3/2015 Juli | August | **September** € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 85

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Japans Flugzeugträger
So gefährlich waren sie für die US-Marine

1935–1945

Schnellboote

Entwicklung, Einsatz, Erfolge

BREMEN Auf der Jagd nach dem „Blauen Band"

Mysteriöses U 2344
Warum die DDR das Boot bergen ließ

SØRLANDET Segelschiff für echte Abenteurer

4 198450 008908 03

Die stählernen Jäger

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jetzt am Kiosk oder unter:
www.clausewitz-magazin.de

Soldatengräber ohne Schutz

NORDSEEGRAB: Bei der Torpedierung und dem Untergang von U-Boot 78 im Oktober 1918 sind 40 Mann seiner Besatzung gestorben. Hier eine Sonaraufnahme des Wracks. Seit ein paar Wochen wird jetzt an ihrem Seemannsgrab gerüttelt.

Foto: pictue-alliance/dpa

Vor einigen Wochen geisterte eine Meldung durch den deutschen Medienwald. Dänische Taucher hatten das U-Boot 78 der kaiserlichen Marine auf dem Grund der Nordsee entdeckt. Seit gut hundert Jahren liegt es dort und in ihm die sterblichen Überreste von 40 Besatzungsmitgliedern. Dann machte mich etwas stutzig: Geborgene Teile des U-Bootes sollen ausgestellt werden – wie in unserem Panorama maritim auf Seite 9 berichtet wird.

Die Erinnerung an ein makabres Geschehen kam bei mir hoch. Vor einiger Zeit präsentierte ein pietätloser Militaria-Händler die wrackgeborgenen Gebeine eines deutschen U-Bootsmatrosen in Seeräubermanier im Schaufenster. Ort des Geschehens war sein Laden in einer Kleinstadt an der amerikanischen Ostküste. So etwas ist bei uns nicht möglich, dachte ich und erinnerte mich an ein „Gräbergesetz", nach dem diese Art der Störung der Totenruhe strafbar ist. Ein Vortrag von Jan Effinger, Geschäftsführer eines Bezirksverbandes des Volksbundes Deutscher Kriegsgräberfürsorge, belehrte mich auf ganz erstaunliche Weise. Nach den internationalen Regel für Soldatengräber – hier ist die Genfer Konvention gesetzlich bindend – werden sterbliche Überreste von Soldaten, die im Krieg gefallen sind, bestattet, ihre Gräber geachtet, gekennzeichnet und instandgehalten. Diese Regel gilt für alle Zeiten, das heißt Soldatengräber dürfen nicht aufgelassen werden.

Und jetzt kommt die Einschränkung: Das Gesetz gilt nur für Tote, die an Land ihre letzte Ruhe gefunden haben. Nach der deutschen Gesetzeslage genießen also die sterblichen Überreste von Besatzungsmitgliedern in militärischen Schiffswracks keinerlei Schutzrechte. Bei zunehmenden Tauch- und Bergeaktivitäten in der Nord- und Ostsee mit ihren „Schiffsfriedhöfen" ist diese Regelung sehr bedenklich; lesen Sie dazu auch Interessantes ab Seite 56.

Nach dem Vortrag machte mich ein ehemaliger Marinetaucher auf ein weiteres Wrack aufmerksam: Er war 1983 zum Kleinen Kreuzer SMS WIESBADEN getaucht, der auf dem Grund des Skagerraks liegt, und hatte bemerkt, dass man dort schon die beiden bronzenen Schiffspropeller fortgeschafft hatte. Mit dem Kleinen Kreuzer war am 31. Mai 1916 auch fast die gesamte Besatzung von 474 Mann untergegangen. Wie lassen sich in diesem und ähnlichen Fällen die Gebeine vor Plünderern schützen? Auf diese Frage antwortete mir Jan Effinger nur mit einem Achselzucken: „Bergen und an Land bestatten, nur so fallen sie unter das Gräbergesetz." Worte, die nachdenklich stimmen ...

Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Es gibt auch Erfreuliches zu berichten: Der GeraMond Verlag feiert sein 25-jähriges Bestehen mit einem großen Gewinnspiel. Es gibt Preise im Wert von über 10 000 Euro zu gewinnen. Mitmachen lohnt sich! Mehr dazu finden Sie auf Seite 42.

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de

Wir stellen vor

Roland Hanewald (1942)

Cuxhaven ist seine Geburtsstadt. Nach dem Fachhochschulbesuch in Elsfleth befuhr er über 20 Jahre lang als Offizier der Handelsmarine die Meere und lebte unter anderem lange auf den Philippinen. Seit Beginn der Achtzigerjahre arbeitet er als Schriftsteller und Journalist. Dabei entstanden mehr als 100 Bücher mit Schwerpunkt Nordsee, Philippinen und Sprachen sowie über 1500 Fotoreportagen in insgesamt 48 Ländern und 18 Sprachen. Die Seefahrt auf unserem Globus mit ein bisschen Abenteuer sind seine Themen in SCHIFF CLASSIC.

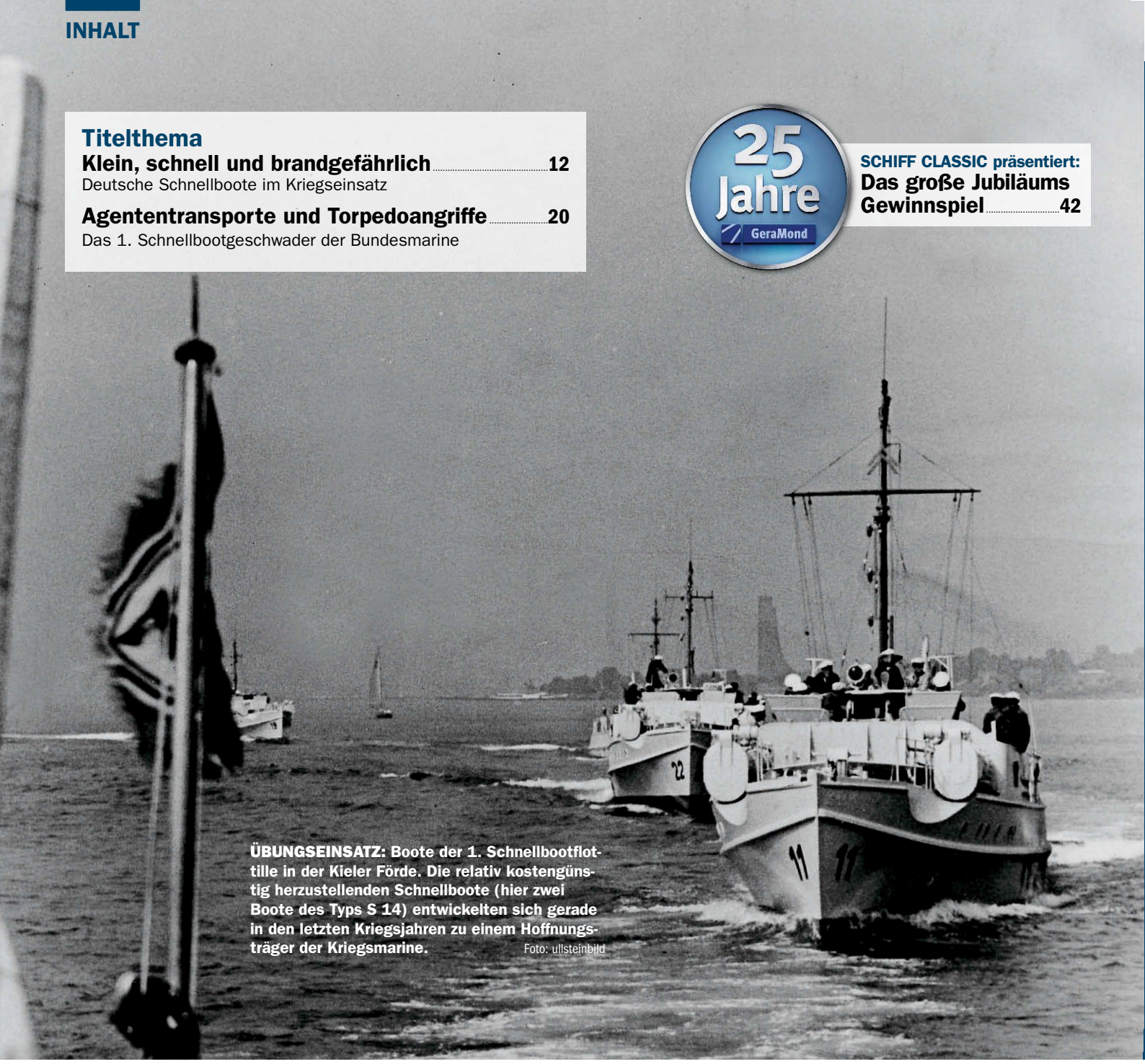
Frederik Vongehr (1983)

Stabsapotheker Dr. rer. nat. Vongehr ist aktiver Soldat im Sanitätsdienst der Bundeswehr. Er hat in Düsseldorf Pharmazie studiert und wurde 2014 in Marburg mit einer wehrhistorischen Arbeit unter dem Titel „Geschichte der deutschen Marinepharmazie. 1871–1945" promoviert. Er ist Lehrbeauftragter am Institut für Geschichte der Pharmazie der Philipps-Universität Marburg und Präsidiumsmitglied der Deutschen Pharmazeutischen Gesellschaft. IN SCHIFF CLASSIC sind medizinische Themenstellungen in der Seefahrt seine Artikelschwerpunkte.

Titelthema

Klein, schnell und brandgefährlich 12
Deutsche Schnellboote im Kriegseinsatz

Agententransporte und Torpedoangriffe 20
Das 1. Schnellbootgeschwader der Bundesmarine



ÜBUNGSEINSATZ: Boote der 1. Schnellbootflottille in der Kieler Förde. Die relativ kostengünstig herzustellenden Schnellboote (hier zwei Boote des Typs S 14) entwickelten sich gerade in den letzten Kriegsjahren zu einem Hoffnungsträger der Kriegsmarine. Foto: ullsteinbild

25 Jahre GeraMond

SCHIFF CLASSIC präsentiert:
Das große Jubiläums Gewinnspiel 42

Das besondere Bild 6
Linienschiff HESSEN: Bei vier Marinen im Dienst

Panorama Maritim 8
Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schiff & Zeit

Mit Dampf und Schampus 24
Bei der Jungfernfahrt des Schnelldampfers BREMEN dabei

Schneller David gegen schweren Goliath 30
Zwei Torpedotreffer vor der Insel Premunda

Katz- und Mausspiel in Afrika 34
Das Endes des Kleinen Kreuzers SMS KÖNIGSBERG

Medizin unter Wasser 36
1939–1945: Sanitätsdienst auf deutschen U-Booten

Gegen den Wind 44
Abenteuerschulschiff SØRLANDET

Heckraddampfer als Lebensader 48
Die letzten Raddampfer des Yukon-Rivers

Winkspruch

Glückwunsch an die Seenotretter 52
Zum 150. Jubiläum der DGzRS

Titelfotos: ullsteinbild (nachträglich koloriert), Sammlung Jörg-M. Hormann, Sammlung Dieter Flohr, Sammlung Frank Müller, Wargaming/Lesta Studios Bearbeitung L. Royston

S. 24

S. 36

S. 44

S. 48

S. 56

S. 66

Kommentar

Vom Dickschiff zum „Molch" 54
Über das Selbstverständnis der Kriegsmarine 1944/45

Maritime Technik

Ein U-Boot und seine Geheimnisse 56
Verwirrspiel um U 2344

Wenn der Schiffsdiesel seinen Geist aufgibt 62
Carl Baguhn Motorentechnik

Die geballte Macht des Tenno 66
Japans Flugzeugträger von den Anfängen bis 1945

Titelbild: Vom Schnellboot Typ S 38 der Baujahre 1940/41, mit zwei Torpedorohren und einer 4-cm-Maschinenkanone auf dem Heck sowie einer 2-cm-Kanone auf dem Bug, kamen 52 Boote zum Einsatz an den Fronten.

Landgang

Die „Queens" des Atlantik 72
Seit 1840 – Cunard Line für Post und Passagiere

„Betongold" unter Wasser 74
Wie die TAURIDA gefunden wurde

Der letzte Überlebende 76
Ein ehemaliger U-Bootfahrer wurde 100 Jahre alt

Bücherbord 78
Maritime Buchneuheiten

Zeitreise 80
Vom Holz zum Beton: Blücherbrücke in Kiel

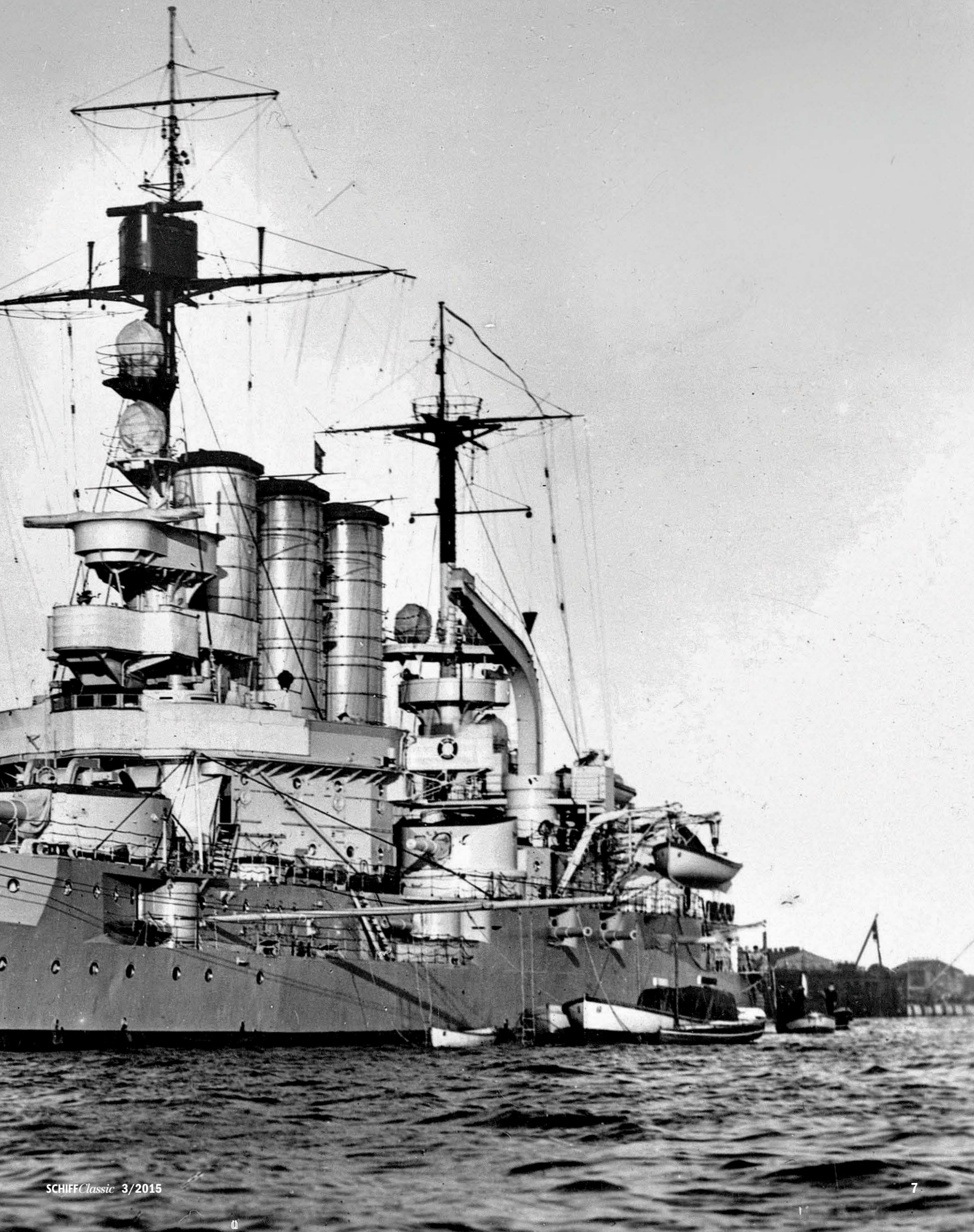
Vorschau/Impressum 82

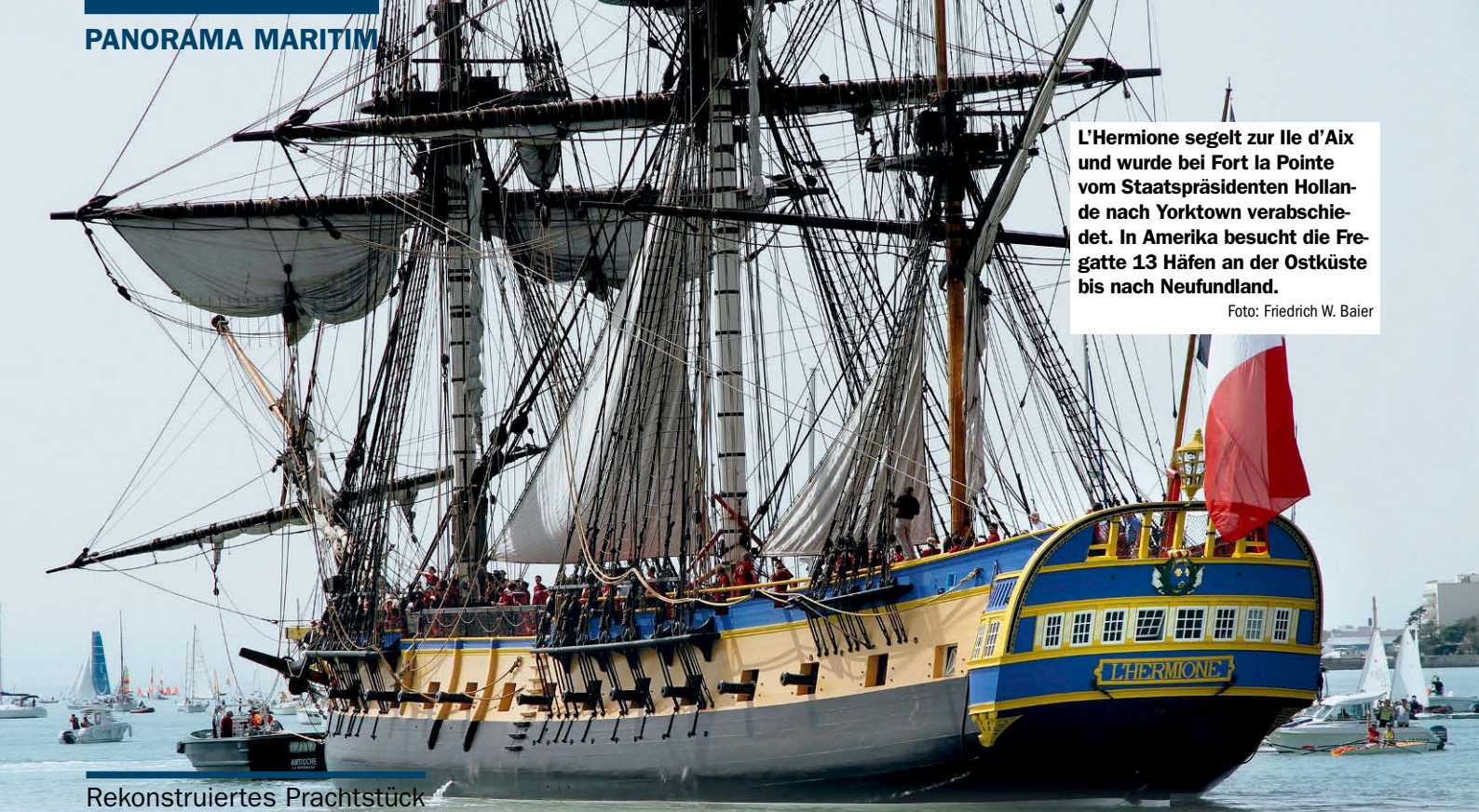
Linienschiff HESSEN: Bei vier Marinen im Dienst

Seiner Majestät Linienschiff der „Braunschweig-Klasse“ ging am 19. Mai 1905 in den Dienst der Kaiserlichen Marine. Der 13 308 Tonnen großen HESSEN sollte ein langes Leben als Kriegsschiff beschieden sein. Sicherlich, die meiste Zeit lag sie irgendwo vor Anker, wie hier in Wilhelmshaven in den späten 1920er-Jahren. Aber es gab auch „heiße“ Phasen mit Geschützgebrüll und Pulverdampf. So hatte die SMS HESSEN, als einziges Schiff ihrer bereits veralteten „Vor-Dreadnought Klasse“, Gefechtsberührung in der Skagerrak-Schlacht. Ohne Beuteinteresse für die Siegermächte gehörte es ab 5. Januar 1925 zur „Flotte“ der Reichsmarine und steuerte auf vielen Ausbildungsreisen europäische Häfen an. Durch das Panzerschiff ADMIRAL SCHEER ab 1935 ersetzt und zum ferngesteuerten Zielschiff umgebaut, reduzierte sich die Besatzung von rund 800 Mann auf 80. Die waren natürlich nicht an Bord, wenn die ferngelenkte HESSEN das Übungsfeuer der „Dickschiffe“ auf sich zog. Nach 1945 zeigten die Russen Interesse an der HESSEN und nahmen sie als TSEL noch gut zehn Jahre in den Dienst. 20 Jahre im Feuer deutscher und russischer Schiffsartillerie – eine bemerkenswerte Kriegsschiffskarriere.

Jörg-M. Hormann

Foto: Sammlung Ulf Kaack





L'Hermione segelt zur Ile d'Aix und wurde bei Fort la Pointe vom Staatspräsidenten Hollande nach Yorktown verabschiedet. In Amerika besucht die Fregatte 13 Häfen an der Ostküste bis nach Neufundland.
Foto: Friedrich W. Baier

Rekonstruiertes Prachtstück

L'Hermione segelt in die „Neue Welt"

Der Franzose Benedict Donnelly hatte die verrückte Idee, die Fregatte L'Hermione aus dem 18. Jahrhundert wieder entstehen zu lassen. Heute bestaunen Frankreich und die ganze Welt das fantastische Schiff.

Im Jahr 1780 segelte der Marquis de La Fayette die erste L'Hermione mit 300 Mann Besatzung, fassweise Stockfisch, viel Gemüse, 100 lebenden Schafen und fünf Ochsen nach Boston. Zusammen mit 5500 Mann und fünf weiteren Fregatten kämpfte sie unter Georg Washington für die Freiheit und um französische Interessen. Nach der Seeschlacht vor Louisbourg am 21. Juli 1781 und der Niederlage der Briten bei Yorktown konnte La Fayette umjubelt nach Frankreich zurücksegeln.

Reste des am 20. September 1793 an der bretonischen Küste gestrandeten Schiffes wurden 1992 gefunden. Glücklicherweise spionierten die Engländer schon immer und besitzen so Pläne der La Concorde, eines Schwesterschiffes der L'Hermione. Mit diesen Informationen ließ sich das Schiff originalgetreu nachbauen. Ein idealer Bauplatz bot sich in der 1927 stillgelegten Marinewerft von Rochefort. 1997 begann man mit dem Bau des Replikats im Dock Napoleon III. Die zu überwindenden Schwierigkeiten waren genau so unglaublich wie die Idee. Geld, Holz, und Fachkräfte mussten beschafft werden. Das Holz im Schiff ist krümmungsgerecht gewachsen, nicht verleimt. Nur mit der Maschine und den nautischen Geräten wurden Zugeständnisse an die Neuzeit gemacht. Die Arbeiten am Schiff lockten 3,5 Millionen Besucher an, welche mit den Eintrittsgeldern den größten Teil der Baukosten aufbrachten. Das ganze Schiff hat über 25 Millionen Euro verschlungen.

Die Maße des Prachtstücks sind 44,2 Meter in der Länge, mit dem Klüverbaum sind es sogar 64,2 Meter. Die größte Breite beträgt 11,24 und der Tiefgang 5,78 Meter. Mit 1650 bis 2200 Quadratmeter Naturfasertuch können 15 Knoten Fahrt erreicht werden.
Friedrich W. Baier

Museums-Fischkutter

THABOR in Nørre Vorupør

Aus dem Fischereihafen auf den Seebadestrand

An die heute in Dänemark nur noch vereinzelt vom Strand aus betriebene Kutter-Fischerei erinnert ein in Nørre Vorupør, Kommune Thisted, an der jütländischen Nordseeküste aufgestelltes Museumsschiff: das Küstenboot THABOR mit dem Fischereikennzeichen T 82.

Gebaut 1947 von Peder Nin Thomsen in Vorupør, wurde das damals 34.167 Kronen teure Fahrzeug – zunächst unter dem Namen EMMANUEL – über 50 Jahre in der Langleinen-Fischerei eingesetzt. Im Rahmen der mit der EU-Fangquoten-Regelung einhergehenden Reduzierung der Flotten ging es 2002 unter Zahlung einer Abwrackprämie an das Thisteder Museum. Dieses ließ das Boot ab 2006 restaurieren und stellt es seither mitsamt dem historischen Fanggerät auf dem Strand des inzwischen zum Seebadeort mutierten ehemaligen Fischerdorfes aus. *Detlef Ollesch*

Fischerboot THABOR auf dem Strand mitsamt dem historischen Fanggerät.

Foto: Detlef Ollesch

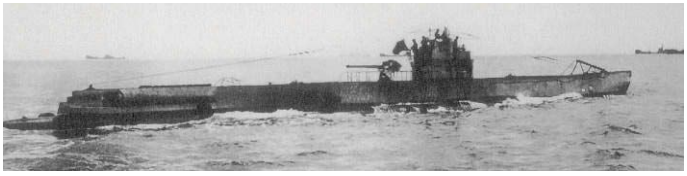
Neuer Fund auf dem Wrackfriedhof Nordsee

Seiner Majestät U-Boot 78 entdeckt

Das Wrack des deutschen Minenleger-U-Bootes U 78 aus dem Ersten Weltkrieg ist am Grund der Nordsee gefunden worden. Dänische Taucher bargen Überreste.

Im April 2015 hat der dänische Bergungstaucher Gert Normann Andersen (66) 98 Seemeilen westlich des Leuchtturms Lyngvig in gut 40 Meter Tiefe das Wrack des deutschen U-Bootes U 78 entdeckt. Das Boot vom Minenleger-Typ UE I der Kaiserlichen Marine war am 27. Oktober 1918, zwei Wochen vor dem Waffenstillstand, vom britischen U-Boot G 2 (Kommandant: Lieutenant Laker) mit einem Torpedo versenkt worden. Dabei kamen alle 40 Besatzungsmitglieder des von Oberleutnant zur See Johann Vollbrecht kommandierten Einhüllen-Hochsee-Unterseebootes ums Leben.

Am 27. Februar 1916 bei der Vulkan-Werft in Hamburg vom Stapel gelaufen, wurde U 78 am 20. April 1916 in Dienst gestellt und der 1. U-Flottille zugeteilt. Die Bewaffnung des 56,80 Meter langen, 5,90 Meter breiten und getaucht 829 Tonnen verdrängenden Bootes bestand aus zwei Minen-Ausstoß-Rohren mit maximal 38 Seeminen, zwei Torpedo-Rohren mit vier Torpedos sowie einem 10,5-cm-Geschütz. Seine Minen versenkten 16 Handelsschiffe mit 26.678 BRT sowie den 810 Tonnen großen, britischen Minensucher JASON.



U 78 gehörte zu den hochseefähigen Minenlegern, die ab 1915 für die Kaiserliche Marine gebaut wurden. Foto: U-Boot-Archiv Cuxhaven

Einzelne Teile von U 78 sollen in dem neuen Seekriegs-Museum, das im Sommer 2015 in Thyborøn am westlichen Ausgang des Limfjordes eröffnet wird, zu sehen sein.

Detlef Ollesch

Bergungstaucher Gert Normann Andersen (rechts) mit einem geborgenen Bauteil aus dem Wrack von SM U 78. Foto: picture-alliance

„Die Wölfe des Atlantik“

Der ehemalige Wachoffizier auf U 227, Woldemar Triebel, ist 92 Jahre alt und fit geblieben. Das stellte er kürzlich beim Erklimmen der rund fünf Meter hohen Leiter hinauf in den Turm von U 995, das U-Boot unterhalb des Ehrenmals in Laboe, eindrucksvoll unter Beweis. Er war keine 20 Jahre alt, als er im Rang eines II. Wachoffiziers auf U 227 kommandiert wurde. Häufig war er an Bord des Bootes in Laboe, das als einziges von über 700 Einheiten dieser Baureihe den Seekrieg überdauert hat.

An Deck und auf dem Turm war der U-Boot-Veteran seit 1945 jedoch nicht mehr. Auf allen Museums-U-Booten ist der Zugang in diesen Bereich aus Sicherheitsgründen gesperrt. Lesen Sie seine spannende Geschichte im CLAUSEWITZ SPEZIAL Nr. 10, ab 6. Juli 2015 bei Ihrem Zeitungskiosk zu erwerben. *UK*

Sonderausstellung

Unter dem Motto „Faszination Nordsee – Das Meer als Lebensader“ zeigt die Kunstschau Wümme-Wörpe-Hamme über 100 Gemälde und andere Exponate. Die Ausstellung in Lilienthal bei Bremen will die Nordsee nicht nur als Naturraum dokumentieren, sondern auch ihre Bedeutung für die Schifffahrt und die deutsche Wirtschaft insgesamt hervorheben. Die Ausstellung in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven läuft bis zum 11. Oktober 2015. HF

Nordseebrandung/Morgenstimmung hat Poppe Folkerts sein Bild von 1930 genannt.

Foto: Kunstschau Lilienthal

150 Jahre DGzRS

Schiffsparade zum Seenotretter-Jubiläum

Mit einem Festakt im Bremer Rathaus, zwei Schiffstaufen sowie einem großen Besucherprogramm feierte die DGzRS ihr 150-jähriges Jubiläum.

Den maritimen Höhepunkt des Ereignisses bildete eine spektakuläre Schiffsparade auf der Weser vor Bremerhaven. Bei echtem Seenotretter-Wetter mit Windstärke 5 präsentierten sich Behördenfahrzeuge und mehr als 40 historische und modernste Rettungseinheiten aus neun Nationen den zahlreichen Zuschauern. Älteste Teilnehmerin an der Parade war die 1920 erbaute WILH. R. LUNDREN, ein ehemaliges schwedisches Segelrettungsboot vom Typ Colin Archer.

62 Jahre Rettungstechnik in einem Bild: Versuchskreuzer BREMEN von 1953, norwegisches Rettungsboot RS 160 (Baujahr 2015) und Seenotkreuzer HERMANN MARWEDE.

Foto: Manuel Miserok

Die einzigartige Flottenschau bildete zugleich den Auftakt zur Fachmesse Maritime Sicherheit und zum World Maritime Rescue Congress mit rund 300 Teilnehmern. Zuletzt war die DGzRS im Jahr 1959 Gastgeber der internationalen Seenotretter-Konferenz. Seinerzeit war die THEODOR HEUSS als Erfolgsmodell des schnellen Seenotkreuzers mit Tochterboot der interessierten Fachwelt vorgestellt worden. *Manuel Miserok*

„Legenden der See“ in Aktion im Museum

Enkelin begegnete dem „Double“ ihres Großvaters

Die Hamburger Museumsnacht am 18. April stand in der Sammlung Peter Tamm (IMMH) unter dem Motto „Legenden der See“. Eine davon: der kaiserliche Marineoffizier Hellmuth von Mücke.

Melde gehorsamst, Landungszug der Emden in Stärke von drei Offizieren, sechs Unteroffizieren und 41 Mann von Bord!“ Mit dieser Meldung an den Kommandanten der SMS EMDEN begann am 9. November 1914 die achtmonatige abenteuerliche Fahrt der „Wüstenmatrosen“, die ihren Anführer Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke zu einer maritimen Legende des Ersten Weltkriegs machte (SCHIFF CLASSIC berichtete in Ausgabe 2/2015).

Eine Begegnung mit von Mücke versprach jetzt die „Lange Nacht“ im Internationalen Maritimen Museum Hamburg am 18. April. Rund 5.000 Besucher kamen in den historischen Kaispeicher B. Sie erlebten dort von 18 Uhr bis zwei Uhr früh am nächsten Morgen berühmte Schiffe, denkwürdige Ereignisse aus der Seefahrt und bekannte maritime Persönlichkeiten aus Geschichte und Literatur, darunter Herman Melvilles Moby-Dick-Jäger Kapitän Ahab und der Nautilus-Kommandant Nemo aus Jule Vernes Feder.

Stephan-Thomas Klose im Gespräch mit Tela von Mücke, der Enkelin des berühmten Hellmuth von Mücke. Foto: Stefanie Klose

Wissenschaftliche und historische Themen waren mit den Vorträgen „Expedition Meeresforschung“ (Stephanie und Holger von Neuhoff), „Entstehung der Knochenschiffe“ (Manfred Stein) und „Hellmuth von Mücke – vom Volkshelden zum Staatsfeind“ (Stephan-Thomas Klose) besetzt.

Für Stephan-Thomas Klose, der mit seinen Söhnen dramatische Szenen aus von Mückes Buch „Ayesha“ in historischen Uniformen der kaiserlichen Marine vortrug und nachstellte, hielt die Museumsnacht noch eine Überraschung parat: Tela von Mücke, die 38-jährige Enkelin des legendären Offiziers, war unter den Zuhörern seines Vortrages und bedankte sich für die überzeugende Darstellung ihres bereits 1957 verstorbenen Großvaters. Gerritt Menzel, der IMMH-Programmchef der Langen Nacht, war hocherfreut: „Es ist für alle Beteiligten ein Erlebnis, wenn Geschichte so lebendig wird wie in dieser Nacht im Museum.“ *Stephan-Thomas Klose*

165 000

Euro erbrachte die Versteigerung einer maritimen Blechspielzeug-Rarität. Ganz wenige Exemplare der AUGUSTA VICTORIA wurden vor weit mehr als 100 Jahren von Märklin gebaut (unten, siehe auch SCHIFF CLASSIC 2/2015). Als lebensgroße Vorlage für das schwimmfähige Antriebsmodell diente einer der legendären Schnelldampfer der HAPAG. 1889 in Dienst gestellt, war der Liner für die Atlantikpassage im Winter nicht rentabel und Reeder Albert Ballin kam auf die Idee, mit der AUGUSTA VICTORIA „Vergnügungsfahrten“ ins Mittelmeer und in die Fjorde nach Norwegen zu starten. Damit war die Kreuzfahrtidee geboren und die AUGUSTA VICTORIA wurde berühmt.

Foto: Auktionshaus Hohenstaufen

Erstes deutsches Polarforschungsschiff

Fitnesskur für die GRÖNLAND

Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven spendiert 40 000 Euro für einen neuen Motor und Reparaturarbeiten.

Das Bremerhavener Museumsschiff GRÖNLAND, ein norwegischer Küstensegler vom Typ „Nordische Jagd“ aus dem Jahr 1867, hat wieder einen funktionierenden Motor. Der 800 Kilo schwere Diesel wurde gründlich überholt. Die Deutz AG hat Ersatzteile und das Motorgehäuse gesponsert.

Auf der Bültjer-Werft in Ditzum an der Ems wurden im Mai verrottete Planken am Rumpf ausgetauscht, der zudem frisch gestrichen wurde. Nach der Klassifizierung konnte das Schiff nach Bremerhaven zurück, wo es im August an der „Sail 2015“ teilnehmen wird. Die Wartungs- und Überholungsarbeiten kosteten mehr als 50 000 Euro. Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums übernahm 40 000 Euro.

Foto: Imke Engelbrecht, DSM

Crewmitglieder installieren den überarbeiteten Motor im Rumpf der GRÖNLAND.

Die GRÖNLAND war das erste deutsche Polarforschungsschiff. Sie erreichte 1868 nordwestlich von Spitzbergen die nördlichste Breite, die jemals für einen Segler nachgewiesen wurde. Eine ehrenamtliche Besatzung hält die GRÖNLAND in Fahrt. *Harald Focke*

Die GRÖNLAND gehört zur historischen Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Foto: DSM

Veteran der frühen Bundesmarine

Küstenwachboot in Horumersiel

Zu den erfreulichen Anblicken in der deutschen maritimen Erinnerungslandschaft gehört das in Horumersiel aufgestellte ehemalige W 19.

Foto: Detlef Ollesch

W 19 in Kurzdaten: Länge 29,85 m, Breite 4,95 m Tiefgang 1,42 m, Verdrängung 69 t, Geschwindigkeit 25 kn.

Am 16. Februar 1952 bei Schweers in Bardenfleth für die Weser River Patrol der US Navy als USN 59 vom Stapel gelaufen, kam es am 30. November 1956 unter dem Namen H 19 zum neu aufgestellten 3. Hafenschutzgeschwader der Bundesmarine in Neustadt/Holstein, zu dessen Hauptaufgaben die seewärtige Sicherung des Schießplatzes Todendorf gehörte. Später als Schulboot für leichte Artillerie der Marineartillerieschule im Einsatz, wechselte es 1964 als Verbindungsboot zum Marinestützpunktkommando Borkum, wo es die NATO-Kennung „Y 833" erhielt.

Hier wurde die ursprünglich 17-köpfige militärische Besatzung am 1. Oktober 1966 von einer nur noch acht Mann starken, zivilen Crew abgelöst, die KW 19 bis Weihnachten 1980 fuhr. 1981 offiziell außer Dienst und am 30. April 1985 von der Marinekameradschaft „Panzerkreuzer Yorck" mitten in Horumersiel als Vereinsheim aufgestellt, dient der Veteran seither auch als maritimer Blickfang des Küstenbadeortes. *Detlef Ollesch*

Seit 25 Jahren Museumsschiff

Fischdampfer GERA

Deutschlands letzter Seitenfänger im „Schaufenster Fischereihafen".

Seit 25 Jahren ist die GERA Museumsschiff des Historischen Museums Bremerhaven. Am 15. Juni 1990 war der letzte in Deutschland erhaltene Seitenfänger von Rostock kommend in der Wesermündung eingetroffen. Für eine symbolische D-Mark hatte die Stadt Bremerhaven die GERA dem DDR-Fischkombinat in Marienehe abgekauft. Seitdem liegt sie als Museum für die Hochseefischerei im „Schaufenster Fischereihafen".

Neu für Besucher ist in diesem Jahr ein multimedialer Führer, sodass sie mit ihrem eigenen Smartphone oder einem ausleihbaren Tablet eine informative Tour durch das Schiff unternehmen können. *Harald Focke*

Foto: Historisches Museum Bremerhaven

Die GERA 1990 auf ihrer letzten Reise von Rostock nach Bremerhaven.

Briefe an die Redaktion

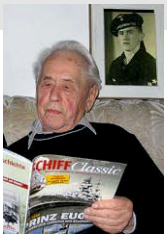
Zu „Ich denke noch oft an dieses Schiff", SCHIFF CLASSIC 2/2015

Ich bedanke mich für diesen schönen Bericht über mein Schiff, den „Prinzen", wie er bei der Besatzung allgemein genannt wurde. Und für dieses ganz ausgezeichnete Heft SCHIFF CLASSIC, das voller guter Geschichten ist. An diesem Abend blieb der Fernseher aus. Ich habe das Heft von vorne bis hinten gelesen. Ich bin allerdings der Meinung, dass das große Foto mit den Flüchtlingsfrauen nicht in Kopenhagen, sondern in Gotenhafen aufgenommen wurde.

Beim Lesen kamen natürlich viele Erinnerungen wieder hoch an meine Zeit an Bord, bei der 2. Seemännischen Division. Meine Station war der Torpedorohrsatz 1 an Steuerbord. Ich war Befehlsübermittler (BÜ). Und ich war im Tagesdienst einer der vier Bordfriseure. Die anderen Kameraden auf dem Foto von 1944 waren Paul Demny, Hans Hecker und Werner Brück.

Als ich am 23. Februar 1946 aus den Diensten der Amerikaner entlassen wurde, erhielt ich eine Bescheinigung der US Navy, unterzeichnet von Captain Graubart. Das Dokument bestätigte meine Dienste an Bord als „freiwilliges Mitglied der deutschen Besatzung unter der US Flagge". Ich habe es noch heute und ich schicke Ihnen eine Kopie.

Foto: Stephan-Thomas Klose



Joseph Wieczorek, ex-Besatzungsmitglied

Ich bin jetzt 92 Jahre alt geworden, aber ich denke noch oft an dieses Schiff. Das stimmt. Es vergeht eigentlich keine Woche ohne Erinnerungen an diese Zeit. Ich habe auch viele Jahre an den Treffen der „Bordkameradschaft Kreuzer PRINZ EUGEN" teilgenommen. Unsere heimgekehrte „Arado" in Nordholz (siehe SCHIFF CLASSIC 2/2013, Anmerkung d. Red.) würde ich allerdings gerne noch einmal sehen. *Joseph Wieczorek*

„Im Gedenken an einen Kommandanten. Eine bemerkenswerte Todesanzeige", SCHIFF CLASSIC 2/2015

Überraschenderweise bekam ich Besuch aus meiner Wohnsiedlung und ein Bekannter brachte mir den Artikel in dem mir unbekannten Magazin SCHIFF CLASSIC vorbei. Ich war ehrlich erlöst, dass noch jemand diesen Tag der Seeschlacht bei den Falklandinseln am 8. Dezember 1914 erwähnte. Ich hätte es doch wenigstens von der Familie des Reichsgrafen Maximilian von Spee erwartet, die immerhin drei Familienmitglieder, davon zwei blutjunge Söhne, verlor. Oder von den Angehörigen der Gefallenen des von Spee'schen Geschwaders, welches ja bis auf den schnellen Kleinen Kreuzer DRESDEN faktisch ausgelöscht wurde. Von der Crew der LEIPZIG mit fast 300 Marinesoldaten blieben weniger als 20 am Leben. Darunter auch der Kapitänleutnant Walther Koehler, der aus der Kriegsgefangenschaft in England meiner Großmutter Susanne Haun mehrere Briefe nach Kiel schreiben durfte (…). Meine Großmutter, die ihre Eltern noch mit „Sie" anreden musste und kaisertreu war, schreibt noch 1934: „Das Leben ist der Güter Höchstes nicht!" (…) *Dr. Fritz Haun*

SCHIFF CLASSIC wird in einer der nächsten Ausgaben über die Korrespondenz der Überlebenden des Kleinen Kreuzers SMS LEIPZIG mit der Witwe des Kommandanten berichten.

„Segeln wie vor 300 Jahren. Die russische Fregatte SHTANDART", SCHIFF CLASSIC 2/2015

Ich möchte Ihnen ein besonderes Lob für die Ausgabe 2/2015 von SCHIFF CLASSIC aussprechen, Note 1 mit Sternchen! Ihnen ist eine hervorragende Mischung aus Berichten über viele Bereiche der Seefahrt gelungen. Ein kleiner Fehler ist beim Bericht über die russische Fregatte SHTANDART unterlaufen. Unter dem Titel „Auf dem Weg in die Nacht" wird die Windvorhersage „sechs bis sieben Knoten aus Süd-West, in Böen mit acht Knoten" als große Herausforderung beschrieben. Ich denke, dass Sie eher Beaufort meinten. *Oliver Titsch, per E-Mail*

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder
SCHIFF CLASSIC, Postfach 40 02 09, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Deutsche Schnellboote im Kriegseinsatz

Klein, schnell und

Mit dem Feldzug gegen Frankreich entwickelt sich der Englische Kanal zum Kampfgebiet für die Schnellboote der Kriegsmarine. In den letzten beiden Kriegsjahren nehmen sie dort gezielt alliierte Konvois unter Feuer.

Von Eberhard Kliem

brandgefährlich

Schnellboottaktik: Nie allein, immer überraschend

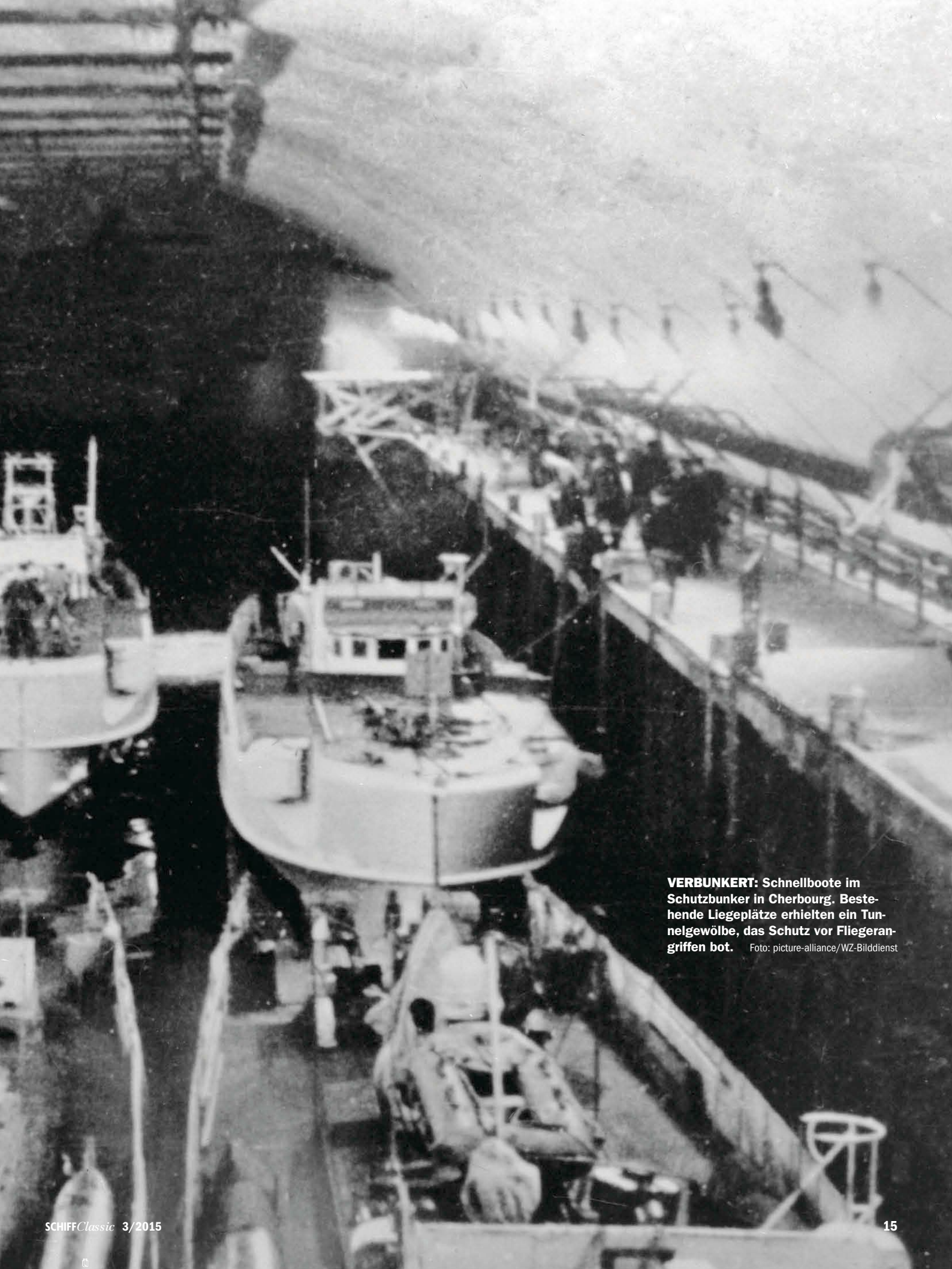
S-Boote operieren grundsätzlich nicht allein, sondern im Flottillenverband oder als Halbflottille mit drei Booten. Auf jeden Fall waren in Kriegszeiten mindestens zwei Boote gemeinsam unterwegs, um sich gegenseitig Deckung geben zu können. Das ist einer der Kerngrundsätze ihres taktischen Einsatzes. Was die Boote dann zu erledigen hatten, wurde seit Bestehen dieser neuen Waffengattung der Kriegsmarine erst bei den zugeschobenen Aufgaben definiert. Die reichten vom Minenlegen über Begleitsicherung oder U-Boot-Jagd bis zum klassischen Torpedoangriff im Küstenvorfeld. Der vermutete Ursprung der Schnellbootwaffe bei den Torpedobooten der Kaiserlichen Marine passt nicht, da die hölzernen Schnellboote deutscher Bauart nicht hochseestandfest waren. Am Ende des Ersten Weltkriegs gab es bescheidene Versuche mit diesem motorgetriebenen, kleinen Bootstyp. Die Ära der Schnellboote der Reichs- und Kriegsmarine begann dann Anfang der 1930er-Jahre.

KRAFTPAKETE: 3930 PS über drei Schrauben aus drei Daimler-MB-502-Dieselmotoren brachten die Schnellboote von 1935 auf 36,5 Knoten Höchstfahrt.

Foto: ullsteinbild

Schnellbootsalltag am Kanal

1944: Nach dem D-Day, der alliierten Invasion in der Normandie, ist die Reaktionskraft der Kriegsmarine auf wenige, rund 35 Meter lange Holzboote mit vier Torpedos an Bord eingeschränkt. Mit allen Möglichkeiten ihrer Waffe bäumen sich deutsche Schnellboote gegen die alliierte Seeübermacht im englischen Kanal. Von ihren teilweise verbunkerten Liegeplätzen, erst an der Kanalküste und dann in Holland auslaufend, sollen sie der gegnerischen Landungsflotte gefährlich werden. Diese taktische Komponente eines massiven Angriffs von Schnellbooten hatte die Seekriegsleitung vor und auch noch während des Zweiten Weltkriegs nicht im Konzept. Den Flottillen der rund 60 Stundenkilometer schnellen Boote waren eigentlich andere Aufgaben zugedacht.



VERBUNKERT: Schnellboote im Schutzbunker in Cherbourg. Bestehende Liegeplätze erhielten ein Tunnelgewölbe, das Schutz vor Fliegerangriffen bot. Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

TYPISCH: Holzrumpf, zwei Torpedorohre, drei Dieselmotoren, die auf drei Schrauben wirken. Deutsches Lürssen Schnellboot vom Typ S 14 Mitte der 1930er-Jahre.

Foto: picture-alliance/Süddeutsche Zeitung Photo

Einen definierten Geburtstag der deutschen Schnellbootwaffe gibt es nicht. Die Kriegslage 1916 selbst war der Geburtshelfer. Im Sommer des Jahres beantragte das Marinekorps in Flandern die Entwicklung kleiner, aber schneller Arbeits- und Sicherungsboote, um die britischen Netzsperren vor Zeebrügge und Ostende zu beseitigen. Die wenig später unter anderem von der Bremer Lürssen-Werft gelieferten Boote waren 16 Meter lang und liefen mit drei Zeppelinmotoren – deswegen auch LM-(Luftschiffmotor)-Boote genannt – rund 30 Knoten. Über Einsatz und Erfolge gibt es wenig zu berichten. Mit Kriegsende wurden die Boote in verschiedenen Stützpunkten aufgelegt.

Die dem Deutschen Reich nach 1918 zugestandene Marine 3. Klasse musste notgedrungen neue Ideen entwickeln, um die Nachteile des belassenen uralten Schiffsmaterials einigermaßen zu kompensieren. Verdeckte Weiterentwicklungen und Tarnbezeichnungen waren daher fast zwangsläufig. Man erinnerte sich der alten LM-Boote und begann mit ihnen an zivilen Segelschulen eine systematische seemännische und taktische Erprobung. Verschiedene Bootswerften erhielten Aufträge für den Bau weiterer Versuchsboote. Ziel war der Gewinn von Erfahrungen, die beim Aufbau einer Kleinbootwaffe sinnvoll genutzt werden sollten. Konstruktiv favorisierte man das Verdrängungsboot. Zwei nach vorne schießende und nachladefähige Torpedorohre wurden gefordert und der Dieselmotor einem Benzinmotor vorgezogen. Im April 1929 übernahm die Reichsmarine die alten LM-Boote und die Neukonstruktionen als UZ (U-Boot-Zerstörer) und stellte sie als „Ostseesperrverband“ in Dienst.

Erster Kriegseinsatz

Die Lürssen-Werft baute im November 1929 auch das erste „richtige“ Schnellboot für die Reichsmarine, schon mit der Bezeichnung UZ (S) 16. Der „Ostseesperrverband“ wurde in „UZ (S) Versuchsgruppe“ umbenannt, am 16. März 1932 erhielt UZ (S) 16 die neue Bezeichnung S1 und schon am 1. März 1932 hatte man zuletzt die Versuchsgruppe als „1. Schnellboothalbflottille“ mit Kapitänleutnant Bey als Halbflottillenchef in Dienst gestellt.

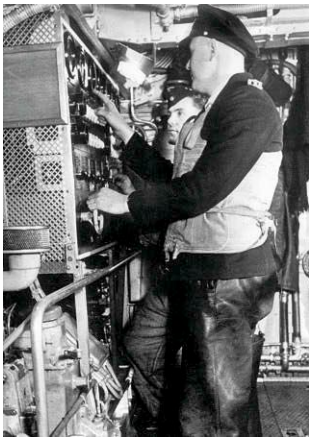
Bei Kriegsbeginn 1939 war die mittlerweile komplettierte 1. Schnellbootflottille in der Ostsee stationiert, die 2. Flottille operierte von Helgoland aus. Nun machte es sich nachteilig bemerkbar, dass die operativen Stäbe der Marine für den Einsatz der Boote keinerlei verbindliche Einsatzrichtlinien entwickelt hatten, auch keine realistischen Vorstellungen von deren Möglichkeiten und Fähigkeiten besaßen. So wurden die Schnell-

AUFGEREIHT: **Herausgeputzt liegen die Boote einer S-Boot-Flottille im Sommer 1935 im Päckchen in Wilhelmshaven.** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

boote zumeist artfremd zur U-Boot-Jagd und zu Geleit- und Sicherungsaufgaben verwendet. Auch der Einsatz der beiden Flottillen bei der Besetzung von Dänemark und Norwegen – der Operation „Weserübung" – entsprach nicht den eigentlichen operativen Fähigkeiten. Der lange Anmarschweg nach Norden und das schlechte Wetter ergaben Bedingungen, die schon vor dem Kampfeinsatz zu Schäden am Bootskörper führten. Bei den eigentlichen militärischen Operationen in Bergen und Kristiansand wurden die Boote zumeist zur schnellen überraschenden und durchaus erfolgreichen Anlandung von Heerestruppen eingesetzt. Nach dem Abschluss der Besetzung verblieb die 1. Flottille noch einige Zeit in Bergen, während die 2. Flottille wieder die ungeliebten Sicherungsaufgaben in der Nordsee übernahmen. Immerhin konnte S 31 bei einem dieser Einsätze am 8. Mai 1940 im Skagerrak mit einem koordinierten Angriff erstmals einen britischen Zerstörer torpedieren. Ganz langsam entwickelten sich die Schnellboote zu einer eigenständigen Waffe im Seekrieg.

> **„Ein deutsches Schnellboot versenkte im Laufe der Operation in der Nordsee einen feindlichen Zerstörer durch Torpedoschuß."**
>
> 10. Mai 1940: Erste Erwähnung der Schnellbootwaffe im Wehrmachtbericht

Mit dem Angriff auf Frankreich am 10. Mai 1940 ergab sich für die Schnellboote ein völlig neues Kampfgebiet: der Englische Kanal. Zuerst von Borkum aus, dann vorrückend von Den Helder, weiter bis zum Hoek van Holland griffen die Boote englische und französische Überwasserstreitkräfte an und bekämpften später die britischen Evakuierungseinheiten bei Dünkirchen. Die Erfolge hielten sich mit drei versenkten beziehungsweise beschädigten Zerstörern und drei versenkten Handelsschiffen in Grenzen, demonstrierten aber das Potenzial der Boote.



GEFECHTSSTATIONEN: **Der Gefechtsrudergänger im gedeckten Ruderhaus blickt Richtung Gegner (links). Maschinenpersonal im Lärm von drei 2000-PS-Dieselmotoren (Mitte). Fahrstufenkommando am Maschinenleitstand (rechts).** Fotos (3): picture-alliance/Süddeutsche Zeitung

Einsatz im Handelskrieg

Fast noch wichtiger als die militärischen Erfolge war die operative, logistische und organisatorische Zusammenfassung aller Schnellboote unter der Leitung des „Führers der Torpedoboote" (F.d.T.), Kapitän zur See Hans Bütow. Er und sein Stab übernahmen zudem die Organisation der so wichtigen Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, den eigenen Minensuchverbänden, den nachrückenden Werftbereichen und der fernmeldetechnischen Anbindung an die Kommunikationsnetze der Wehrmacht.

Nach dem Ende des Frankreichfeldzuges verlegten die beiden Flottillen, zeitweise verstärkt durch die 3. (Ausbildungs-)Flottille, nach Boulogne und weiter nach Cherbourg. Die verwendbaren Boote wurden planmäßig gegen die englischen Handelsschiffskonvois eingesetzt, die unter der englischen Küste regelmäßig in Nord-Süd-Richtungen verkehr-

GEFECHTSBEREIT: **Der ärgste Feind deutscher S-Boote sind gegnerische Jagdbomber. Ihnen gilt die Kampfbereitschaft aller Flugabwehr-Geschütze, besonders bei Einsätzen am Tag.** Fotos (3): picture-alliance/ Süddeutsche Zeitung Photo

ten und für die englische Versorgung große Bedeutung hatten. Ein Aufklärungsverbund mit der Luftwaffe sollte notwendige und aktuelle Erkenntnisse vom Gegner liefern. Das gelang nicht immer erfolgreich, aber die ständigen Angriffe, zu denen ab Juli 1940 auch Mineneinsätze kamen, zwangen auf der Gegnerseite zu verstärkten Anstrengungen und sorgten für stetige Unruhe.

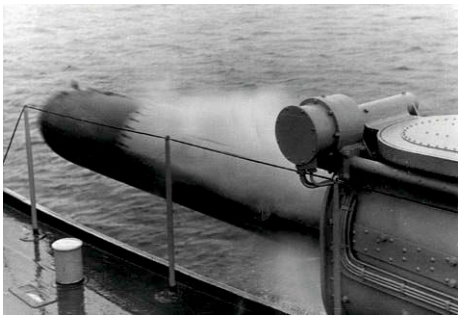
Schwierige Zusammenarbeit

Obwohl mittlerweile deutsche Zerstörer und Torpedoboote aus französischen Häfen in die Überwasser-Seekriegsführung involviert waren, kam es nicht zu einer planmäßigen und koordinierten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Flottillen und Kampfgruppen im Sinn einer verbundenen Gefechtsführung. Auf beiden Seiten war die Kenntnis über das jeweils andere Gefechtssystem und seine Einsatzmöglichkeiten nicht in ausreichendem Maß vorhanden. Im Kanal führten die Schnellboote weiterhin einen ständigen und aufreibenden Kampf gegen die englischen Konvois. Die Einsatzbedingungen gestalteten sich immer schwieriger. Schlechtes Wetter, mondhelle Nächte und die Gegenwehr von englischen Motor-Gun-Boats (MGBs) machten größere Erfolge nicht möglich. Daran änderten auch der Einsatz von elektrisch angetriebenen Torpedos (G7e) und der Einbau einer nach vorne schießenden 2-cm-Kanone nichts Entscheidendes.

> **„Obwohl deutsche Zerstörer, Torpedoboote und Schnellboote im Kanal operierten, gab es keine gemeinsame Gefechtsführung miteinander, wir wussten zu wenig übereinander.“**
>
> Götz von Mirbach, S-Boot-Flottillenchef, in seinen unveröffentlichten Lebenserinnerungen

Der Aufmarsch und Angriff der Wehrmacht gegen die Sowjetunion am 22. Juni 1941 führte zu einer drastischen Schwerpunktverlagerung der Schnellbootwaffe. Der F.d.T. verlegte seine Führungsstelle nach Swinemünde, die drei Einsatzflottillen operierten in der östlichen Ostsee. Sie erfüllten die zahlreichen und sehr unterschiedlichen, aber letztlich wiederum meist artfremden Einsätze mit Bravour. Minenlegeoperationen hatten eine gewisse Priorität. Der F.d.T. führte zeitweise von Turku in Finnland, da auch in den finnischen Schären Schnellboote wichtige Aufgabe zu lösen hatten. Die navigatorischen Bedingungen in den engen Küstengewässern waren schwierig und verlangten höchste Genauigkeit. Das Maschinenper-

TÖDLICHER AAL: **Nachladen eines Torpedos im Hafen.**



ABSCHUSS: **Pressluft treibt den Torpedo aus dem Rohr.**

KRIEGSABZEICHEN: Verliehen nach zwölf Feindfahrten oder nach einer besonders erfolgreichen Operation. Eichenlaubträger zum Ritterkreuz erhielten zusätzlich das Abzeichen mit Brillanten (Mitte).

Fotos (3): Jörg-M. Hormann

ANGRIFF: Zwei Boote vom Typ S 38 im letzten Kriegsjahr.

Foto: picture-alliance/ZB

sonal hatte zahlreiche Motorenprobleme weit entfernt von den sonstigen Stützpunkten und Werften zu lösen. Die Einsatzstäbe der Marine erkannten nun mehr und mehr die vielfältigen, besonders in der Offensive liegenden Möglichkeiten der Boote.

Nach fünf Monaten war der Einsatz in der Ostsee beendet. Die 2. Flottille kehrte nach dem 1. Oktober 1941 in den Kanal zurück. Die 1. Flottille ging erst Ende November nach Kiel zurück, um sich auf eine Verlegung ins Schwarze Meer vorzubereiten. Die 3. Flottille war schon im September entlassen worden, denn sie sollte im Mittelmeer die italienische Marine und damit Rommels Afrika-Korps unterstützen.

Wieder Englischer Kanal

Nach dem Einsatz in der Ostsee gegen die sowjetische Flotte im Herbst 1941 verlegte allein die 2. Flottille in ihr ursprüngliches Kampfgebiet, dort war zwischenzeitlich nur die 4. Flottille verblieben. Später folgte die neu aufgestellte 6. Flottille und Ende Juli 1942 wurde die 5. Flottille nach Cherbourg verlegt. Alle Boote nahmen mit wechselnden Erfolgen kontinuierlich am Krieg gegen die englische Handelsschifffahrt im Kanal teil. Im Kriegsjahr 1943 standen vier Flottillen mit nominell 40 Booten zur Verfügung, ab September des Jahres kamen die 8. Flottille, im November die 9. Flottille hinzu. Totalverluste an Booten und schwere Beschädigungen, die bei den Kämpfen nicht ausblieben, ließen sich zwar durch neu in Dienst gestellte Boote kompensieren, aber im Fortgang des Krieges im Kanal sank die eigene Kampfkraft kontinuierlich ab, während die Gegnerkräfte an Anzahl, operativen und technischen Möglichkeiten und Fähigkeiten sowie Unterstützung durch Luftstreitkräfte ständig stieg.

Auf deutscher Seite versuchte man eine nun selbstständige Schnellbootwaffe zu schaffen und gleichzeitig die Führung zu verbessern. Erster „Führer der Schnellboote" (F.d.S.) wurde der Korvettenkapitän Rudolf Petersen, der diese Position – zuletzt als Kommodore – bis Kriegsende behielt. Petersen war mit allen taktischen, operativen und technischen Belangen des Einsatzes von Schnellbooten bestens vertraut. Er ging außerordentlich sorgsam mit seinen Besatzungen um, vermied sinnlose Einsätze, hatte zudem keine Angst vor „Fürstenthronen", was ihm nicht nur Anerkennung einbrachte.

Die Konzentration der Masse der deutschen Schnellboote im Kanal machte deutlich, dass die Seekriegsleitung in der Bekämpfung des englischen Nachschubs den Schnellbooten eine eigenständige Aufgabe innerhalb der Seekriegführung der Marine zugewiesen hatte und man hielt diese Aufgabe auch bis Kriegsende – mit Ausnahme der Bekämpfung der Invasionsstreitkräfte der Alliierten 1944 in der Normandie – durch.

Die Boote wurden mit dem Einbau einer gepanzerten Brücke, verbesserten Motoren und schiffbaulichen Veränderungen ständig verbessert, die Artilleriebewaffnung in Anzahl und Kaliber erhöht und neue Torpedos entwickelt. Taktisch und operativ versuchte man mit dem sogenannten Stichansatz, dem ständigen Wechsel zwischen Mineneinsätzen und Torpedoangriffen mit mehreren Booten, mit überraschenden geografischen Schwerpunktverlagerungen und verbesserter Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, der wachsenden Übermacht des Gegners Paroli zu bieten und den eigenen Auftrag zu erfüllen.

Im Jahr 1943 gelang dies nur noch teilweise, da die versenkte Tonnage an gegnerischem Schiffsraum zurückgegangen, die eigenen Verluste jedoch gestiegen waren. Das Jahr 1944 wurde durch die Invasion geprägt, die sich schon lange angekündigt hatte, deren Vorbereitungen jedoch kaum gestört werden konnten. Mit der Landung der Alliierten am 6. Juni in der Normandie begann ein erbitterter Einsatz der Schnellboote gegen die Landungskräfte selbst und deren ununterbrochenen Nachschub. An einen entscheidenden Erfolg war wegen der offensichtlichen Überlegenheit des Gegners in allen Bereichen nicht zu denken, und so war es nur zwangsläufig, dass sich am 5. September 1944 die letzten Boote der 10. Schnellbootflottille aus Boulogne als dem letzten Stützpunkt des Kanalgebietes zurückziehen mussten.

Anerkennung vom Gegner

Vom holländischen Ijmuiden und Den Helder setzte man den Kampf gegen den britischen Küstenverkehr noch bis zur Kapitulation im Mai 1945 fort. Der F.d.S. hatte im April 1945 seine Führungsstelle nach Flensburg verlegt. In der Geltinger Bucht wurden am 11. Mai bei einer feierlichen Musterung Flagge und Wimpel niedergeholt und alle dort liegenden Boote außer Dienst gestellt. Die Schnellbootflottille hatte 140 Boote verloren, 767 Soldaten waren gefallen, es gab 620 Verwundete und 322 in Gefangenschaft geratene Soldaten aller Dienstgrade. Einsatzwille, Mut und Tapferkeit, dazu eine Kriegführung, die sich an den Erfordernissen der Menschlichkeit und des Seekriegsrechts orientiert hatte, wurden vom Gegner umstandslos anerkannt und erleichterten entscheidend den Aufbau einer deutschen Schnellbootwaffe nach der Gründung der Bundesmarine 1956. ⚓

LITERATURTIPPS

Frank, Hans: Die deutschen Schnellboote im Einsatz. Von den Anfängen bis 1945. Hamburg 2006

Hümmelchen, Gerhard: Die deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg. Hamburg 1996

Fock, Harald: Schnellboote, Bd. 2. Entwicklung und Einsatz im 2. Weltkrieg. Herford 1974

Schnellboote bei der Bundesmarine

Agententransporte und Torpedoangriffe

Beginnt die Geschichte der Schnellboote der Bundesmarine mit dem 1. Schnellbootgeschwader? Nein, sie beginnt mit dem Seegrenzschutz – eigentlich aber mit der Traditionswerft Lürssen, mit der Hohen Kommission der Alliierten und deren Military Security Agency (MSA), der Royal Navy und nicht zuletzt mit dem späteren Vizeadmiral Hans-Helmut Klose. Er, der ehemalige Schnellbootskommandant aus dem Kriege, fuhr für den British Baltic Fishery Protection Service (BBFPS) mit deutschen Besatzungen auf den Schnellbooten der Kriegsmarine S 130 und S 208 Einsätze in der Ostsee. Das geschah für den Naval Intelligence Service (NIS), eine getarnte Gruppe des BBFPS.

Bei 15 Einsätzen wurden Agenten an der baltischen Küste abgesetzt beziehungsweise wieder aufgenommen. Als dies zu gefährlich wurde, setzte man die Boote zur Fernmelde- und elektronischen Aufklärung (FmElo-Aufkl) in der östlichen Ostsee ein.

Bereits 1952 schrieb das Bundesministerium des Innern (BMI) für den unterstellten Bundesgrenzschutz See (BGS See) drei Sicherungs- und Patrouillenboote aus. Die Werft Lürssen aus Bremen-Vegesack bewarb sich mit einer Weiterentwicklung des bewährten Schnellboottyps der Kriegsmarine, den die Werft während des Krieges bereits in Serie gebaut hatte. Sie erhielt den Auftrag für ein Schnellboot, welches 43 Knoten laufen würde.

Ein Verbot, das keines war

Das Problem war aber, dass der Schnellbootsbau den Deutschen gemäß Potsdamer Abkommen nicht gestattet war. Die Hohe Kommission verbot somit das Projekt. Das kam der Royal Navy gerade recht, da man die ehemaligen deutschen Kriegsboote S 130 und S 208 ihres Intelligence Service ersetzen wollte. So wurden die Konstruktionspläne requiriert und bereits im März 1953 gab man den Auftrag zum Weiterbau, nun auf englische Rechnung, die als Besatzungskosten deklariert wurden. S 130 und S 208 übergaben die Briten später (1955) dem Amt Blank (Vorläufer des Verteidigungsministeriums), das sie in Lürssen komplett überholte. Sie fuhren ab 1957, nun mit deutscher Flagge, noch einige Jahre zunächst als Schulboote UW 10 und UW11 – später als Versuchsboote. S 130, das ursprünglich 1943 seinen Dienst aufgenommen hatte, schied schließlich 1973 endgültig aus. S 108, dessen Karriere 1944 begann, diente noch bis zum Jahr 1967.

Zurück: Die drei neuen Boote der Royal Navy nahmen, weiterhin unter englischer Flagge, unter dem Kommando von Klose ihre Aufgaben der FmEloAufkl für den britischen NIS in der Ostsee auf: SILVER GULL (das von Klose geführte Boot), STORM GULL

1956: Die Ostsee wird das „Betätigungsfeld“ der neuen Schnellboote der Bundesmarine. Über 40 Boote übten im „Kalten Krieg“, die Ostseezugänge zu blockieren. Doch es warteten noch spannendere Aufgaben. Von H. Peter Bunks

RASANTES KRIEGSSCHIFF: **Mit den Schnellbooten begann die Wiederbewaffnung der westdeutschen Marinestreitkräfte. Hier der Typ Silbermöwe mit zwei um 15 Grad nach außen schwenkbaren 53,3-cm-Torpedorohren und einer 4-cm-Bofors-Flak auf dem Heck.** Foto: H. Peter Bunks

und WILD SWAN. Durch Kloses geschickte Führung gab es mit einer Ausnahme keine Zwischenfälle mit den Marinen Polens und der Sowjetunion. Lediglich WILD SWAN wurde einmal durch ein sowjetisches Wachboot in der Danziger Bucht beschossen, konnte sich aber durch überlegene Geschwindigkeit zurückziehen.

Die Geschichte der Schnellboote lässt sich gleichzeitig als Beginn der Marinerüstung nach dem Krieg bezeichnen, auch wenn zunächst die Engländer und dann das BMI ein Wort mitredeten. Der Aufbau der deutschen Seestreitkräfte zeichnete sich ab und so hatte inzwischen, im Mai 1955, die MSA den Deutschen für den BGS See zwei weitere Boote des Typs „Silver Gull“ genehmigt: S 1 und S 2 sowie ein drittes Boot. Sie wurden aber nach Fertigstellung nur kurz dort eingesetzt und bereits im Juli 1956 dem 1. Schnellbootgeschwader als EISMÖWE (ex S 1) und RAUBMÖWE (ex S 2) unterstellt. SEESCHWALBE, ohne S-Nummer, folgte nach ihrer Indienststellung am 16. April 1957.

Aber bereits zuvor, am 28. März 1956, übergab Captain Michael Kyrle-Pope die drei britischen Boote an die neue deutsche Marine: SILBERMÖWE, STURMMÖWE und WILDSCHWAN (von nun an: Typ „Silbermöwe“, Klasse 149). Der Aufstellungsbefehl Nr. 18 vom 1. April 1956 für das Geschwader bezeichnete es zunächst als Schnellbootlehrgeschwader, doch bereits am 1. Juli 1956 taufte es die Führung in 1. Schnellbootgeschwader um.

Bewährte Boote für den Anfang

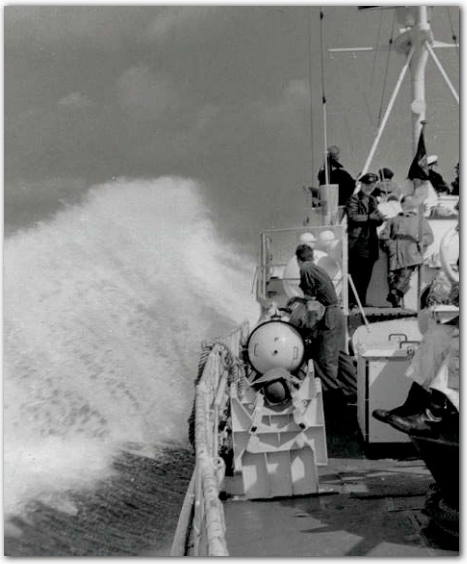
Korvettenkapitän Klose avancierte zum Kommandeur. Er hatte nun die Aufgabe, die Besatzungen der inzwischen auf Kiel gelegten Schnellboote der „Jaguar-Klasse“ zu schulen. Das 1. SG etablierte sich so zur Keimzelle der Schnellbootwaffe. Als Klose 1968 Flottillenchef wurde, unterstanden ihm bereits fünf Geschwader mit 49 Schnellbooten. Die NATO hatte 40 Boote gefordert. Sie standen, bereits zehn Jahre nach der Wiederbewaffnung, einsatzbereit und modern ausgerüstet zur Verfügung. Dabei hatte das 1. SG einen wesentlichen Beitrag geleistet. Es sollte mithelfen, den Durchbruch durch die Ostseeausgänge und durch den Nord-Ostsee-Kanal zu verwehren, die Seeverbindungen der Sowjets in der Ostsee zu unterbinden, die alliierte Verteidigung der Ostseeküste und der dänischen Inseln zu unterstützen und die eigenen Seeverbindungen an der Küste und in angrenzenden Seegebieten aufrechtzuerhalten.

Die Boote „Typ Silbermöwe“ waren mit der bereits im Kriege bewährten Rundspant aus Holz und in doppelter Diagonalkraweel-Bauweise mit Spanten aus Leichtmetall ge-

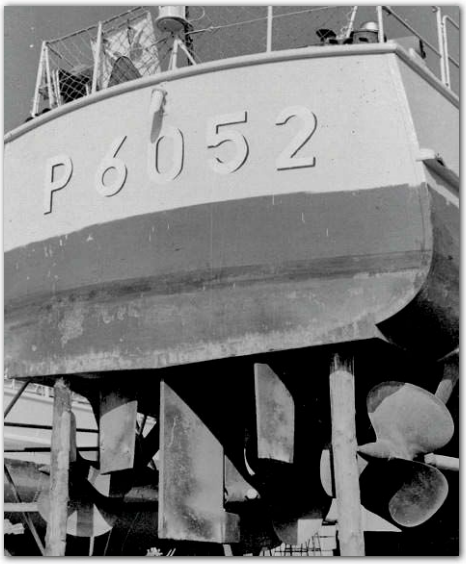
HANDARBEIT: Die Bedienung der 40-mm-Bofors-Flak musste auf der ruppigen Plattform geschickt agieren, um zu treffen. Die Waffe wurde optisch gerichtet und per Hand geladen.

TURBINENKRAFT: Als Erprobungsboote im Einsatz. Die Turbinenboote der Brave- und Ferocity-Typen (Klasse 153), PFEIL und STRAHL (Foto), entstanden 1962 in England.

IM PÄCKCHEN: Schnellboote des „Typ Silbermöwe“ des 1. Schnellbootgeschwaders neben ihrem Wohnschiff KNURRHAHN.



TORPEDOLADEGESTELL: Im Einsatz hatten die Boote der Klasse 149 vier Torpedos an Bord, zwei in den Rohren und zwei auf den Ladegestellen.



BESONDERES HECK: Die leicht nach außen gebogene Abrisskante des Heckspiegels der SILBERMÖWE brachte zwei Knoten mehr Fahrt für das Boot.

NORWEGER: Zwei norwegische Boote des „Typ Nasty“, hier die MUNIN, wurden 1960 zur Erprobung beim 1. S-Bootgeschwader als Klasse 152 eingegliedert.

AUS DER WELLE: Mit 43 Knoten, etwa 80 Stundenkilometern, fängt der WILDSCHWAN an zu fliegen. Zumindest hebt sich der Bug des Klasse-149-Bootes aus dem Wasser.

Fotos (7): H. Peter Bunks

baut. Sie waren in neun Abteilungen unterteilt. Das Spiegelheck achtern und der Bug mit der Walrückenback entsprachen den Kriegsbooten. Lediglich für die zwei Torpedorohre hatte man eine andere Lösung gefunden, was auch daraus resultierte, dass weder für die englischen Boote noch für den Grenzschutz eine Torpedobewaffnung vorgesehen war. Während bei den Kriegsbooten die Rohre fest in die Back integriert waren, standen sie jetzt um 15 Grad ausschwenkbar auf dem Seitendeck hinter der Brücke. Bei der Indienststellung für die Marine noch unbewaffnet, erhielten die Boote außer den beiden Torpedorohren ein 20-mm-Zwillingsgeschütz zur Flugabwehr. Das Geschütz ersetzte man allerdings schon sehr bald durch ein 40-mm-Geschütz. Damit sollte es möglich sein, auch wirksam gegen Seeziele, zumindest zur Selbstverteidigung, zu operieren. Ein Feuerleitradar war nicht vorhanden. Das 3-cm-Radargerät (Decca und teilweise Kelvin Hughes) konnte nur als Navigationshilfe und bedingt zur Zielauffassung dienen.

Die für die Kriegsboote so markante stahlverstärkte Brücke in Form einer Kalotte war jetzt offen und zweckmäßig für die Aufklärung (Aufgabe der englischen Boote und des BGS).

Aufklärung weit im Osten

Von der Brücke ließen sich Funkraum, Sonderfunkraum und Kartenhaus mit Radarsichtschirm unmittelbar erreichen. Der Sonderfunkraum hatte schon bei dem Klose-Verband für die Aufnahme von Personal und Geräten der FmEloAufkl gedient. Auch das 1. Schnellbootgeschwader wurde in der Regel zweimal im Jahr für die gleichen Aufgaben der Aufklärung bis in die östliche Ostsee eingesetzt. Unter größter Geheimhaltung verlegte das Geschwader dann einzelbootsweise durch den Sund dicht unter der schwedischen Küste entlang zu einem zivilen Tanker. Von dort starteten die Einsätze zur baltischen Küste, die meistens 24 Stunden und länger andauerten.

Motorentechnisch verfügten die Boote über drei schnelllaufende Dieselmotoren MB-518-A von Mercedes Benz ohne Bootswendegetriebe. Sie gaben an drei Wellen mit Festpropeller je 3000 PS ab und wurden zur Rückwärtsfahrt umgesteuert und mit Druckluft gestartet. Nur die Seeschwalbe war mit drei Maybach-Motoren etwa gleicher Stärke und mit Escher-Wyss-Verstellpropellern ausgerüstet. Das Umsteuern konnte somit entfallen. Die Propeller erwiesen sich allerdings als störanfällig.

Die Unterbringung an Bord war äußerst spartanisch. Die Weiterentwicklung aus dem Kriegsboot war auch hier deutlich

RUHIGE FAHRT: Die Turbinenboote liefen dermaßen ruhig, dass man sich bei dichter Fahrt die Kaffeetasse von Boot zu Boot reichen konnte. Foto: H. Peter Bunks

spürbar. Nur der Kommandant hatte unter der Brücke eine Kammer für sich, die er aber zum Schlafen mit dem I WO teilen musste. Der „Leitende“, einziger Portepeeunteroffizier an Bord, hatte neben dem Kommandanten eine sehr kleine Kammer. Für diesen Bereich gab es eine Toilette mit Waschgelegenheit. Die Unteroffiziere waren im Vorschiff untergebracht mit Zugang durch ein Luk von der Back aus, was bedeutete, dass sich dieser Wohnbereich während der Seefahrt nur bei geringer Fahrt betreten ließ. Für die Maate gab es, ebenfalls im Vorschiff, eine Toilette mit einer Waschgelegenheit. Die Mannschaften bewohnten das Achterdeck in Abteilung III vor der winzigen Kombüse. Nicht jeder hatte seine eigene Koje. Gekocht wurde auf einem Herd mit Saakebrenner.

Kartoffeln im Torpedorohr

Sehr sparsam war der Stauraum für Proviant bemessen. Das führte dazu, dass die findigen Smuts jede mögliche Nische nutzten: die Torpedorohre für Kartoffeln und Frischgemüse, wenn kein Torpedo an Bord war, Bilgen und Rudermaschinenraum und sogar die einzige Mannschaftstoilette. Diese Enge lässt erahnen, wie wichtig bei längeren Seefahrten ein Begleitschiff war. In der ersten Zeit der Existenz des Geschwaders wurde ein ziviler Tanker wie etwa die MARIE-LUISE HALTERMANN gechartert. Sie diente als Tankstelle, Vorratskammer, Ersatzteillager, Dusche und Toilette zugleich. Im Sommer 1962 nahm der Tender WESER beim 1. Schnellbootgeschwader seinen Dienst auf. Die Freude dauerte nicht lang: Die WESER wurde Schulschiff für die Kadettenausbildung.

Im Heimathafen Stickenhörn im Gelände der Marineflieger in Kiel-Holtenau stand dem Geschwader das Wohnschiff KNURRHAHN zur Verfügung. Es gab passable Unterkünfte und Arbeitsräume für alle Dienstgrade, Speiseräume, eine Messe für Offiziere und eine zentrale Kombüse. Der Geschwaderstab logierte gleich nebenan in Feldhäusern. Die Boote lagen längsseits des KNURRHAHN. Das war eine geschlossene „Schnellbootsidylle“, die dem Teamgeist sehr gut tat und einem Ausgleich für harte Seefahrt und schwierige Bedingungen an Bord bot.

Im Dienst der NATO

Das 1. Schnellbootgeschwader wurde als vierter deutscher Marineverband im Januar 1958 der NATO assigniert. Von nun an nahm es auch an NATO-Manövern teil und besuchte dabei dänische, englische und niederländische Häfen, teilweise als erste deutsche Kriegsschiffe nach 1945. Der Alltag des Geschwaders galt in den ersten Jahren aber der Ausbildung von Kommandanten und Besatzungen für die rasant zulaufenden neuen Boote der Jaguar-Klasse. Sie sollten in der seemännischen und taktischen Handhabung von Schnellbooten geschult werden.

1960 gliederte man die in Haugesund, Norwegen, gebauten zwei Boote des Typ Nasty, HUGIN und MUNIN, dem 1. Schnellbootgeschwader als Klasse 152 ein. 1962 folgten die bei Vosper in England gebauten zwei Boote der Brave- und Ferocity-Typen (Klasse 153), PFEIL und STRAHL. Beide Bootsklassen wurden in den Einsatzgebieten der Bundesmarine auf ihre Tauglichkeit getestet, denn es stand die Entscheidung für eine Nachfolge der Jaguar/Zobel-Klasse an.

Bei den norwegischen Booten ging es im Wesentlichen um das Seeverhalten in der Ostsee. Die Vosper-Boote hatten hingegen einen neuen Antrieb, nämlich navalisierte Gasturbinen aus dem Flugzeugbau. (Auch SEESCHWALBE rüstete man später kurzfristig auf Gasturbinen um.) Alle vier Boote wurden nach Abschluss der Erprobung außer Dienst gestellt, jedoch nicht, ohne sie auch taktisch zusammen mit den Möwe-Booten eingesetzt zu haben.

HUGIN und MUNIN fuhren in der türkischen Marine unter den Namen DOGAN und MARTI noch einige Jahre weiter, PFEIL als AILOS und STRAHL als ASTRAPI in der griechischen Marine.

Die Bundeswehr stellte das 1. Schnellbootgeschwader schließlich am 15. März 1967 außer Dienst. Das Geschwader, seine Boote und Besatzungen hatten viel erlebt und einige Boote unter Klose noch mehr: Absetzen von Agenten, Beschuss durch sowjetische Wachboote, eine der ersten NATO-Assignierungen, als erste deutsche Marinevertreter nach 1945 in Auslandshäfen, Einsätze in der östlichen Ostsee und die ersten Wehrpflichtigen an Bord. Ein Platz im Geschichtsbuch der deutschen Marine und der Schnellbootswaffe ist ihnen sicher. ⚓

Auf der Jungfernfahrt der BREMEN dabei

Mit Dampf und

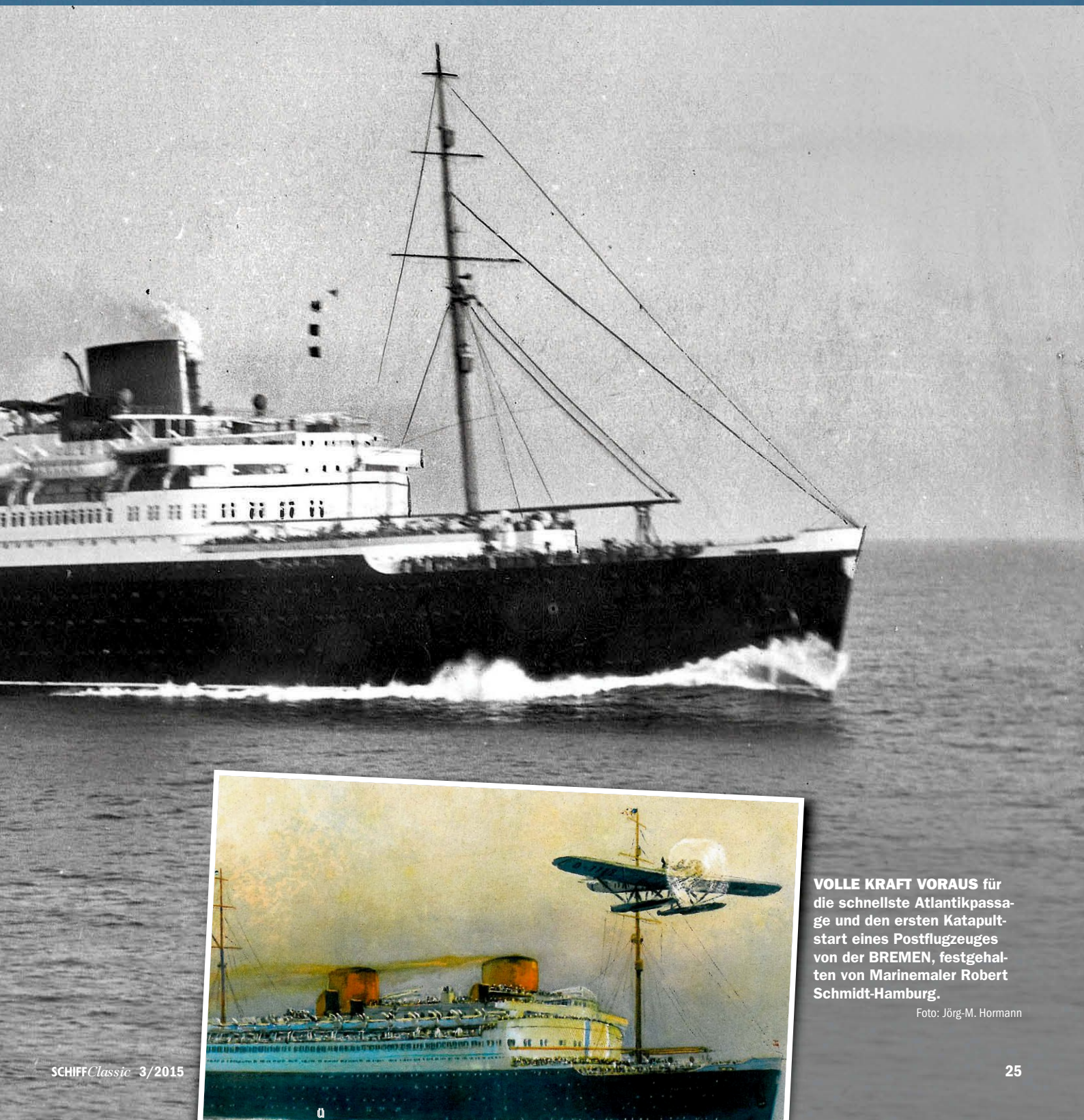
Juli 1929: Der Schnelldampfer BREMEN war modern, luxuriös und schnell. Sein Betreiber hatte sich das ehrgeizige Ziel gesteckt, mit ihm das „Blaue Band“ nach Deutschland zurück zu holen.

Von Jörg-M. Hormann

DIE BREMEN mit Höchstfahrt auf dem Atlantik. Sie war für ein Jahr Trägerin des „Blauen Bandes“, bis es ihr die EUROPA wieder abnahm.

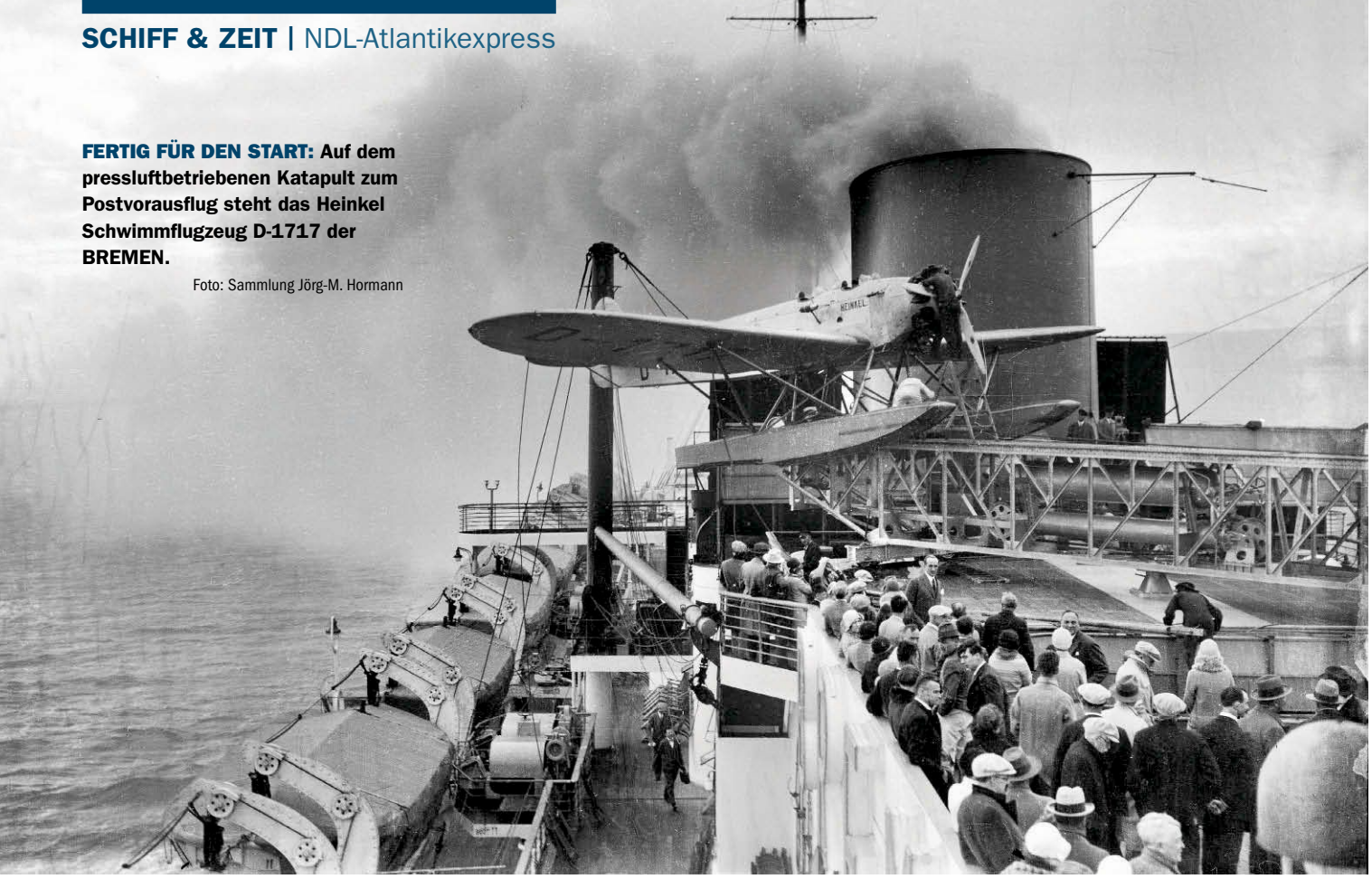
Foto: picture-alliance

Schampus



VOLLE KRAFT VORAUS für die schnellste Atlantikpassage und den ersten Katapultstart eines Postflugzeuges von der BREMEN, festgehalten von Marinemaler Robert Schmidt-Hamburg.

Foto: Jörg-M. Hormann



FERTIG FÜR DEN START: **Auf dem pressluftbetriebenen Katapult zum Postvorausflug steht das Heinkel Schwimmflugzeug D-1717 der BREMEN.**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Tausende jubelnde Besucher auf dem Platz zwischen Kaimauer und Abfertigungshalle der extra neu gebauten Columbuskaje in Bremerhaven beobachteten gespannt, wie sich die turmhohe, bullaugendurchbrochene, schwarze Stahlwand des Schiffskörpers der BREMEN von der Kaimauer löste. Frei von Festmachertrossen bugsierten einige Hafenschlepper den „Vierschrauben-Turbinen-Schnelldampfer", neues Flaggschiff des Norddeutschen Lloyds (N.D.L.), in das Fahrwasser der Weserbucht. Dreimal dröhnte die Dampfpfeife ihr ohrenbetäubendes Abschiedssignal über Stadt und Land. Ganz Bremerhaven und Umgebung hörte und wusste am Spätnachmittag dieses Dienstags, 16. Juli 1929: Es geht los! Die BREMEN, das modernste Passagierschiff der Welt, ist auf ihrer Jungfernfahrt nach New York.

Ein herrlicher Tag für alle

Das herrliche Sommerwetter, strahlend blauer Himmel, die winkenden Menschen auf der Kaje, am Ufer und auf den begleitenden Dampfern und Booten, die schmetternde Melodie des Deutschlandliedes, vom Bordorchester auf dem Sonnendeck intoniert, all das beobachtete auch Robert Schmidt-Hamburg (1885–1963). An die Reling des oberen Promenadendecks gelehnt, spürte der Marinemaler aus Laboe bei Kiel, wie der Ozeanriese Fahrt aufnahm. Das Gewusel der aufgeregten Menschen um ihn herum konnte ansteckend wirken. Aber als routinierter Schiffspassagier blieb er gelassen. Seine Faszination gehörte dem Außergewöhnlichen der Situation und der BREMEN selbst – jenes Schiff, das den Kunstmaler und Grafiker in den letzten Monaten mehr beschäftigt hatte, als die urlaubs- und genusslaunigen Menschen um ihn herum auch nur ahnten. Jeder von ihnen würde in den nächsten Tagen mit ihm zu tun bekommen, zwar sehr indirekt, aber doch typisch für das Erleben einer Schiffsreise.

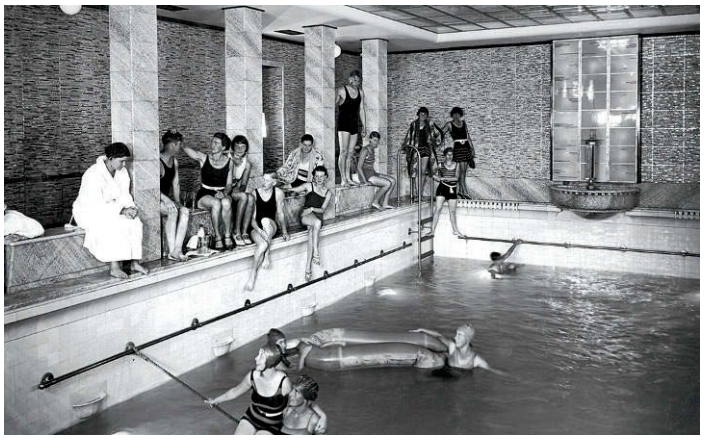
Robert Schmidt-Hamburg hatte in der Vergangenheit umfangreich und zufriedenstellend für die Bremer Großreederei gearbeitet. Seine Spezialität: Motive für die farbigen Schiffsspeisekarten der N.D.L.-Dampfer. Mehrere verschiedene Serien mit Entwürfen von R. S.-H. hatte der Norddeutsche Lloyd bereits in Gebrauch. Speisekarten und kleinere Gegenstände sind häufig die einzigen Überbleibsel historischer Schiffe mit Abwrack- oder Untergangsschicksal, die sich in spätere Tage hinüberretteten, was sie schon immer zu beliebten Sammelstücken machte. Zu „Lebzeiten" der Schiffe hatten es vor allem die bunten Klappkarten mit Speisefolge den Passagieren angetan, die darin schöne Souvenirs sahen.

SPEISEKARTE: **Die BREMEN „Nachts in Cherbourg" von Robert Schmidt-Hamburg ist viele Jahre ein Motiv auf Speisekarten der 1. Klasse des N.D.L.**

Foto: Jörg-M. Hormann

Die Leichtigkeit des Seins

Nach dem Feuerschiff AUSSENJADE drehte die BREMEN in die offene Nordsee und in die Nacht hinein. Jetzt stand das Begrüßungs-Dinner auf dem Programm. Robert Schmidts Weg in den Speisesaal der 2. Klasse auf dem E-Deck vermittelte ihm einen ersten Eindruck vom Luxus des neuen Flaggschiffes der deutschen Handelsflotte, der mit allen Aspekten des Schwelgens der Sinne Hochgenuss für die Reise versprach. Größte Aufmerksamkeit schenkten die Verantwortlichen seinerzeit der innenarchitektonischen und künstlerischen Ausstattung des Schiffsriesen. Eklektizierender Historismus der Vorkriegsjahre war passé. Neue Sachlichkeit mit stärkerer Betonung der Funktionalität gab den Ton an. Eine Mischung späten Jugendstils mit Bauhaus- und Werkbundelementen generierte den Stil der Zeit, das Art Déco. Luftiger, dezenter, diese neue,



BEINAHE WIE IN DER GEGENWART: **Ein Schwimmbad mit angegliederter Bar gehörte seinerzeit nicht zum Standard der internationalen Passagierliner.** Foto: picture-alliance

VOM RIESEN AUF DEN ZWERG: **Bei der ersten Anlaufstation auf der Reede von Southampton gehen zahlreiche Passagiere von Bord und wechseln auf den Tender GREETINGS.** Foto: ullsteinbild

ungewohnte Aura der Leichtigkeit, gepaart mit dem zuvorkommenden Service der Besatzung, sollte die Passagiere für ein paar Tage zu kleinen Fürsten machen.

„Kleine Fürsten“ an Bord

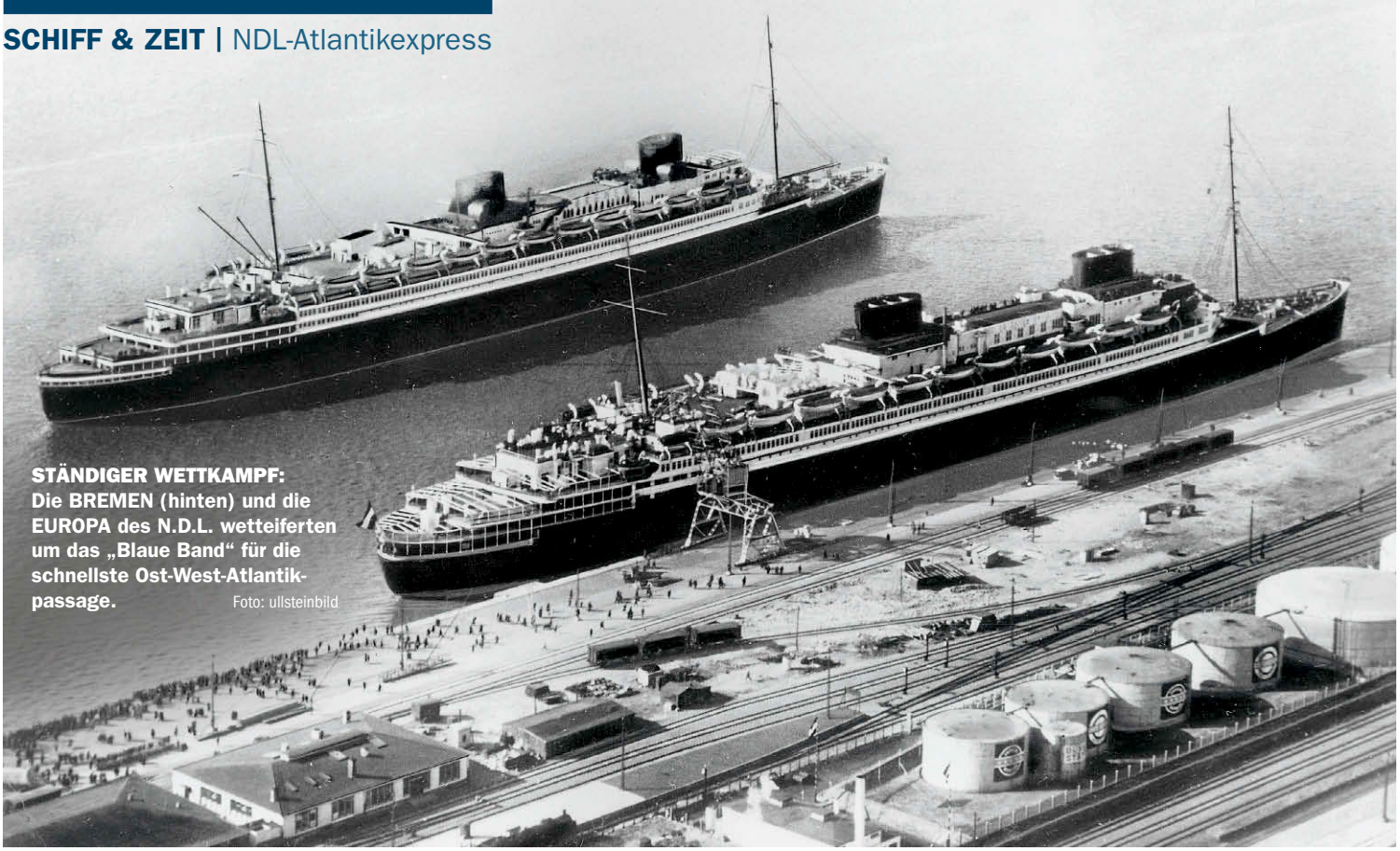
Robert Schmidts Gesellschaft am Vierertisch G-4 versprach angenehme Kurzweil. Nach freundlichem Vorstellen dann der Griff zur Speisekarte. Was hatte der Abend für die nächste Stunde zu bieten? „Ach, schau mal, Schatz, wie reizend!“ Der Ausruf einer aparten Mittdreißigerin, gegenüber an ihren Mann gerichtet, galt nicht dem Menü im Innenteil, sondern dem bunten Motiv der Vorderseite: Zwei an der Reling stehende und winkende Passagiere grüßen den Leuchtturm Roter Sand – Abschied von der Heimat! Kein Schiff wie üblich, sondern eine Bordszene. Robert Schmidt musste innerlich lächeln. Sollte er sich gleich als Urheber, als Künstler des kleinen Werkes zu erkennen geben? Nein, da gab es in den nächsten Tagen noch genügend Möglichkeiten.

Noch eine gute Zigarre in Herrengesellschaft im Rauchsalon und der erste Abend an Bord neigte sich dem Ende entgegen. Robert Schmidts Zweite-Klasse-Platz 634 F befand sich hinter der Tür Nr. 634 auf der Backbordaußenseite des D-Decks nahe dem Heck des Liners. In der Viererkajüte war es ziemlich eng und sein Oberbett an der Bordwandseite, für das der Buchstabe F

www.hobbico.de

HOBBICO DISTRIBUTED BY Revell

Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



STÄNDIGER WETTKAMPF: Die BREMEN (hinten) und die EUROPA des N.D.L. wetteiferten um das „Blaue Band“ für die schnellste Ost-West-Atlantikpassage. Foto: ullsteinbild

stand, nur als Schlafplatz geeignet. Wenn er die Umstände seiner doch kurzfristigen Zusage für die Mitfahrt in Betracht zog, konnte er froh sein, überhaupt einen Platz auf der ausgebuchten BREMEN ergattert zu haben. Jetzt genoss er das einmalige Gefühl, bei einer Jungfernfahrt dabei zu sein: neue Handtücher, neue Matratzen, neues Bettzeug und unbenutzte Möbel und Einrichtung machen die herausragende Aura einer solchen Reise aus. Eine auf der Bettdecke vorgefundene Passagierliste legte er zur Seite. Nach kurzem Durchblättern verschob er das weitere Studieren auf den nächsten Tag.

Unsanft geweckt

Der begann mit äußerst nervigem Nebelhorngetute und der Seemann in unserem Marinemaler wusste, dass dann draußen nicht viel zu sehen war. Trotzdem neugierig, zog es ihn an Deck, und so konnte er an Steuerbord gerade noch die weißgrauen Felsen von Dover schemenhaft verschwinden sehen, bevor die „Suppe“ immer dicker wurde. Das kann dauern, sagte seine Erfahrung, die auf früheren Passagen des Englischen Kanals in den Sommermonaten beruhte. Und er würde Recht behalten.

Kapitän Leopold Ziegenbein (1874–1950), bis zur Indienststellung der BREMEN umsichtiger Schiffsführer vieler Dampfer des N.D.L. und späterer Kommodore des Norddeutschen Lloyds, schickte einen Offizier von der Brücke nach vorn zum Vorsteven des nun dahinschleichenden Vierschrauben-Turbinen-Schnelldampfers. Mit dem Telefonhörer in der Hand ergab das gut 60 Meter mehr Spielraum zum Reagieren für sich anbahnende Kollisionssituationen in der verkehrsreichsten Wasserstraße der Welt. Dem Passagierschiff brachte dieser Kanalnebel rund sechs Stunden Verspätung gegenüber dem Fahrplan ein.

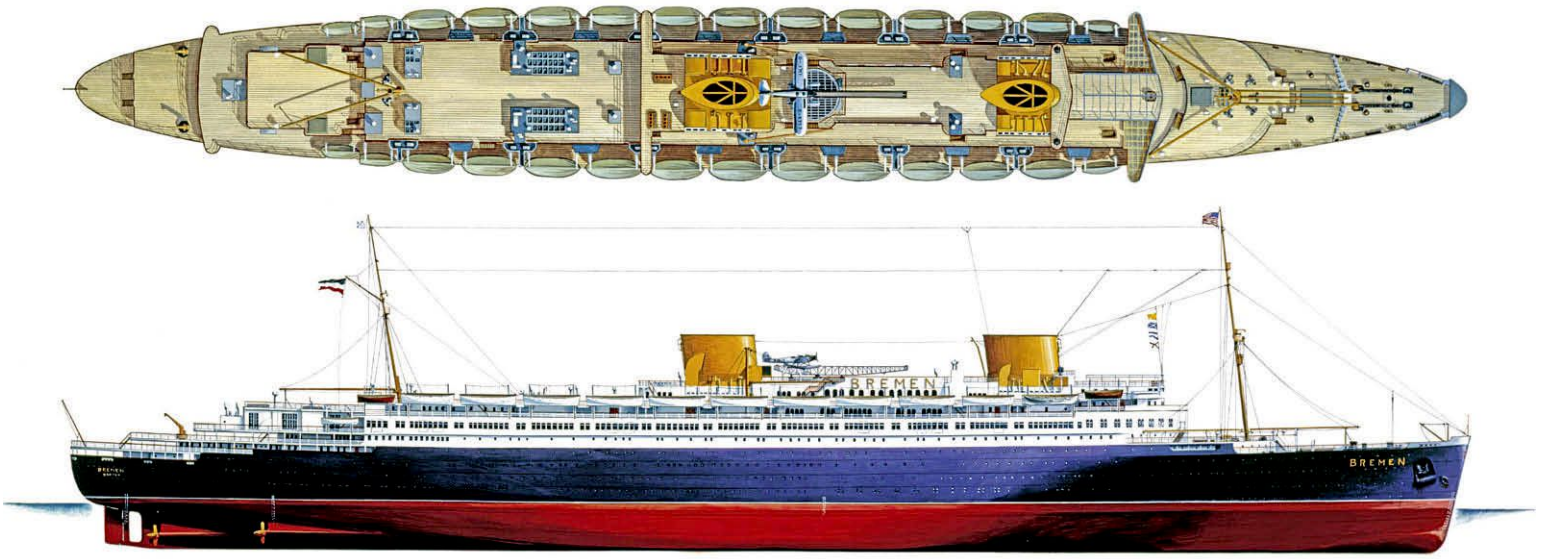
Am späten Nachmittag des Mittwochs erreichte der Liner Southampton als ersten Anlaufhafen und ankerte auf der Reede. Eine relativ große Zahl von Passagieren fuhr nur bis dahin mit. Über 160 Erster-Klasse-Passagiere schifften sich bereits wieder aus. Ihr Von-Bord-Gehen und das Kommen neuer Mitfahrer sowie das Aus- und Einladen von Postsäcken und Frachtstücken besorgte die Mannschaft des Tenders GREETINGS, einigen Reisenden auch als früherer Lloyd-Seebäderdampfer GRÜSS GOTT bekannt. Erst abends um 20:30 Uhr hieß das Kommando „Anker auf!“. Bereits voll erleuchtet und mit tiefer Abendsonne im Rücken, passierte die BREMEN zwei der Spithead Forts im Solent auf der Höhe von Portsmouth. „Schnell noch den Lieben zu Hause ein paar Grüße schicken!“ Gedacht, getan. Im französischen Cherbourg, dem zweiten Anlaufhafen vor der Überfahrt, würde die letzte Post für den Kontinent von Bord gehen.

Der Riese erwacht

Wie er die kommenden Stunden erlebte, präsentierte der Künstler später den Erste-Klasse-Passagieren der BREMEN und EUROPA auf der Rückseite einer Speisekarte im Format 15,5 x 25,5 Zentimeter im Goldrand, und das sehr eindrucksvoll. „Nachts in Cherbourg“ benannte er das Motiv. Hell erleuchtet durch Tausende von Glühlampen, liegt die BREMEN in der Nacht des 17. Juli in Nähe der Mole auf Reede vor Cherbourg.

> **„Wir steuern den längeren, südlichen Track B – na, dann muss Hundt noch ein paar Umdrehungen zusätzlich herauskitzeln.“**
>
> Kapitän Ziegenbein zur Routenentscheidung über den Nordatlantik bei der Jungfernfahrt; Julius Hundt war Leitender Ingenieur der BREMEN

Für viele Passagiere brachte der dritte Reisetag eine Fortführung von Genuss und Luxus der bisher erlebten Stunden auf dem Superschiff seiner Zeit. Unseren Marinemaler hatte es an diesem Donnerstagmorgen früher aus der Kabine getrieben. Irgendetwas war anders auf dem Schnelldampfer. Ein Empfinden, neu und erst jetzt wahrgenommen, sensibilisierte den Seemann in Robert Schmidt. Es veränderte sich nicht und würde die nächsten Tage bleiben. Das ganz leichte Vibrieren des Schiffskörpers bekam



ÜBERBLICK: **So sah die BREMEN während der Jungfernfahrt aus. Schon nach den ersten Fahrten werden die Schornsteine erhöht und Mitte der 1930er-Jahre fällt das Flugzeugkatapult weg.** Grafik: Olaf Rahardt

nicht jeder mit, doch Schmidt wusste: Eine Dampfleistung von rund 130 000 Pferdestärken ließ die Turbinen auf Höchsttouren laufen. Vier riesige Schiffspropeller, jeweils 185-mal und mehr pro Minute umdreht, trieben die BREMEN, mit Spannung auf allen Verbänden, durch den Nordatlantik.

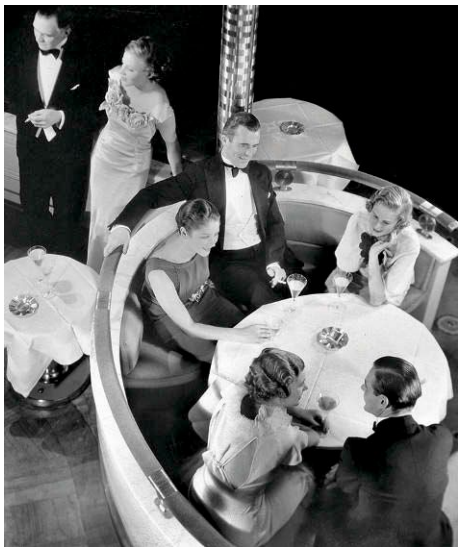
Geschwindigkeit um jeden Preis

Wenige Stunden vorher hatte Ernst Glässel (1878–1950), stellvertretender Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds und treibende Kraft für das Entstehen der BREMEN und des Schwesterschiffes EUROPA, Kapitän Ziegenbein seine Direktiven erteilt. Ab Cherbourg hatten er und seine Schiffsingenieure mit ihren Männern alles aus den Maschinen herauszuholen, was sie an Geschwindigkeit hergaben. Das Gespräch der beiden auf der Brücke ist nicht überliefert, aber so – oder ähnlich – wird es sich angehört haben: „Herr Ziegenbein, wir fahren um das Blaue Band! Und kein Wort nach draußen, es kann genug schief gehen. Ich habe keine Lust, mich zu rechtfertigen, wenn wir es nicht schaffen. Und dann noch etwas. Diese Sache mit dem Katapultstart des Postflugzeuges gefällt mir nicht. Wenn die mit ihrem Vogel in den Bach fallen, müssen wir beidrehen und Hilfe leisten. Dann ist der Rekord futsch. Zur Starterlaubnis ist mein letztes Wort noch nicht gesagt!“

Auch der Hinweis von Leopold Ziegenbein, dass er und seine Offiziere durchaus Vertrauen in die Katapulttechnik und die Fähigkeiten der Mannschaft um den Konstrukteur Ernst Heinkel (1888–1958) hätten (der übrigens als Gast der Reederei mitfuhr), konnte den eigentlichen Herrn der BREMEN nicht zufriedenstellen.

Keine Sorgen bereitete dem Kapitän das Wetter. Alle Vorhersagen versprachen einen ruhigen Atlantik. Genuss und Muße der unproblematischen Überfahrt ließen Robert Schmidt-Hamburg Zeit für einen vertiefenden Blick in seine Passagierliste.

Auch Ernst Glässels Tochter Ines war an Bord. Sie hatte ein knappes Jahr vorher, am 15. August 1928, die EUROPA, das Schwesterschiff der BREMEN, auf der Werft von Blohm & Voss in Hamburg getauft. Auffällig viele Namen standen im Zusammenhang mit dem Bau des Schiffes. An der Spitze Philipp Heinecken – in den Jahren vor und während des Krieges von 1909 bis 1921 Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds und jetzt, als Vorsitzender des Aufsichtsrates, Präsident der Schifffahrtslinie.



SMALLTALK: **Schwelgen und Plaudern im begehrtesten Sitzbereich des Ballsaales der 1. Klasse auf der BREMEN.** Foto: ullsteinbild

Interessiert verfolgten die Passagiere alle Vorbereitungen für den ersten deutschen Katapultstart der Heinkel He 12 von Bord des Schnelldampfers. Mit der Vorwegbeförderung von Briefpost durch das Flugzeug ergab sich eine Verkürzung der Postlaufzeiten um mehrere Stunden. Morgen früh, rund 400 Seemeilen vor New York, sollte es also losgehen. Doch da hatten die Initiatoren der Postlaufzeitverkürzung von Reichspost, Lufthansa und den Heinkel Werken ihre Rechnung ohne den Norddeutschen Lloyd gemacht.

Schleuderstart mit Hindernissen

Neben einer Sabotage durch das schiffstechnische Personal – die Pressluftleitung für das Flugzeugkatapult war mutwillig unterbrochen worden – gab es eine hitzige Diskussion auf der Brücke der BREMEN über den Zeitpunkt des Katapultstartes. Direktor Glässel sprach sein Machtwort und erlaubte den Start in voller Verantwortung der „Post- und Fliegerabteilung“ erst kurz vor New York bei dichterem Schiffsverkehr. Bei einem Unfall würde sein Schnelldampfer auf keinen Fall stoppen, um zu helfen. Damit wurde der Effekt der schneller ankommenden Post konterkariert, was natürlich nur für die Jungfernfahrt und das Rennen um das Blaue Band galt.

Alles gelang perfekt. Einem unproblematischen Katapultstart folgte nach wenigen Stunden das euphorisch gefeierte Einlaufen der BREMEN in New York als neue Königin des Nordatlantiks – geschmückt mit dem „Blauen Band des Ozeans“, das sich die BREMEN mit 27,83 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit als schnellstes Schiff aller Zeiten auf der Ost-West-Passage des Nordatlantiks erkämpfte. ⚓

BLICK DES KÜNSTLERS: Das italienische Schnellboot MAS 15 hat seine beiden Torpedos aus kurzer Entfernung auf das österreichisch-ungarische Schlachtschiff SZENT ISTVÀN geschossen und dreht nun mit Höchstfahrt ab. Links ein Torpedoboot. Foto: Sammlung Harald Focke

Zwei Torpedotreffer vor der Insel Premunda

Schneller David gegen schweren Goliath

Juni 1918: Kurz vor dem Ende des Ersten Weltkriegs läuft das österreichische Schlachtschiff SZENT ISTVÁN zu seinem ersten Gefecht aus. Doch bevor es dazu kommt, besiegeln zwei italienische Torpedoboote den Untergang des Schiffsriesen. Von Harald Focke

Meistens wirkt der österreichisch-ungarische Kriegshafen Pola im Süden Istriens reichlich verschlafenen, doch an diesem 8. Juni 1918, einem Sonnabend, ist dort viel mehr los als sonst. Hafenarbeiter schleppen frischen Proviant an Bord der modernsten 20 000-Tonnen-Schlachtschiffe der k. u. k. Kriegsmarine; ihre Besatzungen bereiten sie offenbar zum Auslaufen vor. Eine größere Aktion scheint bevorzustehen. Noch ist alles geheim, doch Gerüchte machen die Runde: Irgendwas gegen die Italiener …

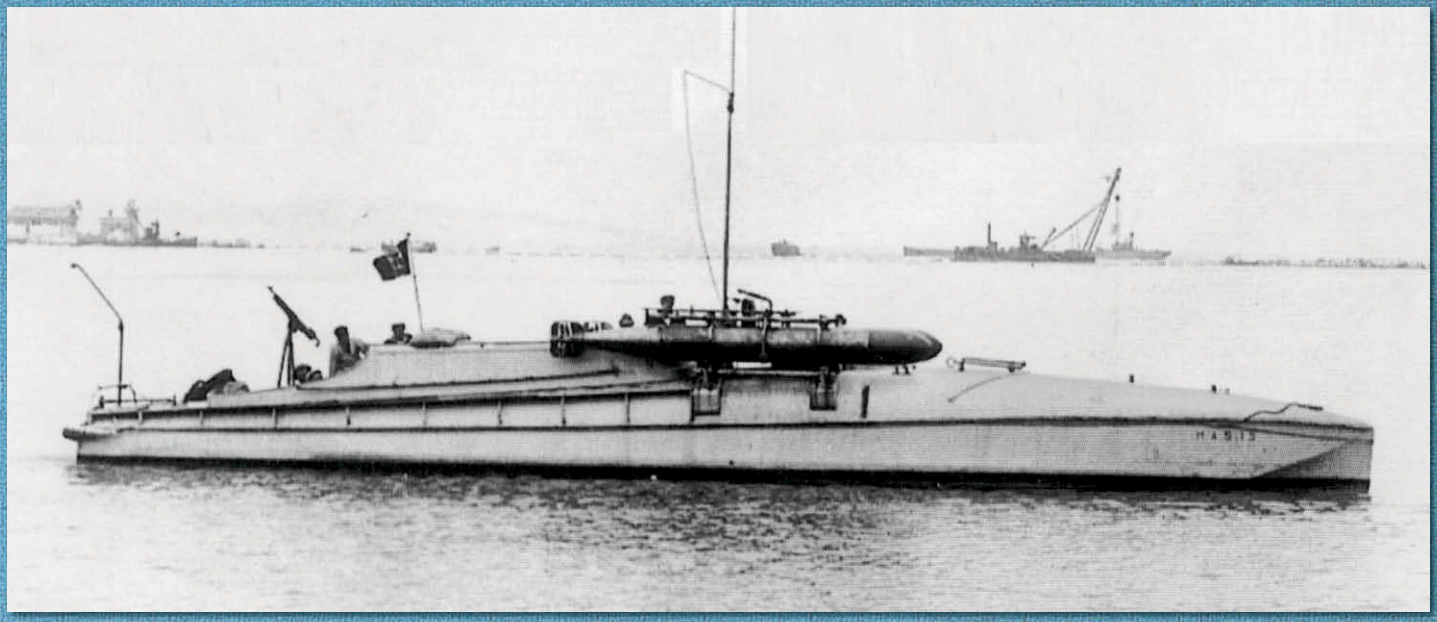
Am Abend verlassen die Schlachtschiffe VIRIBUS UNITIS und PRINZ EUGEN Pola mit unbekanntem Ziel. Einen Tag später sollen die TEGETTHOFF und das neueste Großkampfschiff der Österreicher folgen, die SZENT ISTVÁN. Sie ist erst Ende November 1915 „unter Vorbehalt“ in Dienst gestellt worden und kaum erprobt. Sie hat den Hafen selten verlassen, lediglich eine zweitägige Fahrt unternommen und sich auf Schießübungen im nahe gelegenen Kanal von Fasana östlich der Insel Brioni beschränkt, die nicht einmal eine Stunde gedauert haben. Erfahrung auf See haben also weder Schiff noch Besatzung.

Die österreichisch-ungarische Marine sitzt in der Adria in der Falle. Die Entente der Briten, Franzosen und Italiener hat den einzigen, nur 80 Kilometer breiten Ausgang ins offene Mittelmeer, die Straße von Oranto, mit Stahlnetzen und Minen abgeriegelt. Italien hat den Dreibund mit Deutschland und Österreich-Ungarn im April 1915 verlassen und der Donaumonarchie den Krieg erklärt.

In der Falle

Die Italiener denken nicht daran, eine Schlacht auszufechten. Sie beschränken sich auf Nadelstiche mit ihren MAS-Schnellbooten. Es ist ihre Spezialität, mit ihnen die schwerfälligen Schiffe der k. u. k. Marine anzugreifen. Ihr bisher größter Erfolg: die Versenkung des Schlachtschiffs WIEN in Triest im Dezember 1917.

Im Mai 1918 verlangen die Deutschen von Österreich-Ungarn einen Angriff gegen Italien. Ihre Offensive im Westen ist gescheitert, ihre Niederlage und die ihrer Verbündeten kaum noch abzuwenden. Nun soll die k. u. k. Marine die Otranto-Sperre durchbrechen, um die Mittelmächte auf dem Balkan zu un-



ÜBER BORD GEROLLT: **Das MAS-Schnellboot 15, das die SZENT ISTVÀN versenkte – mit seinen beiden Torpedos, die es ohne Rohr an Deck mitgeführt hatte, sodass die Männer sie über Bord rollen mussten.** Foto: Sammlung Harald Focke

terstützen, einen Flughafen der Briten zu beschießen und Kriegsschiffe in Brindisi anzugreifen. Der neue Flottenchef Admiral Nikolaus Horthy will seine kampfstarken Schiffe der TEGETTHOFF-Klasse selbst in die südliche Adria führen.

SIEGER: **Korvettenkapitän Luigi Rizzo, Chef der IV. MAS-Flottille in Ancona und Kommandant des Schnellbootes MAS 15, versenkte zwei österreichische Schlachtschiffe.** Foto: Sammlung Harald Focke

Am Abend des 9. Juni legen die SZENT ISTVÁN und die TEGETTHOFF kurz nach 21 Uhr in Pola ab. Nur sechs Torpedoboote und ein Zerstörer begleiten sie – eine schwache Sicherung. Da die Hafenposten nicht informiert sind, öffnen sie die Netzsperre nicht rechtzeitig; die Abfahrt des Verbandes verzögert sich. Erst um 22:15 Uhr kann die Flotte auslaufen. Das rächt sich.

Um die verlorene Zeit aufzuholen, läuft die SZENT ISTVÁN auf Befehl ihres Kommandanten, Linienschiffskapitän Heinrich Seitz, erstmals mehr als 18 Knoten. Die unerfahrenen Heizer quälen die Kessel mit teils noch feuchter Kohle. Ununterbrochen quillt dichter, schwarzer Qualm aus beiden Schornsteinen. Kurz nach Mitternacht überhitzt das Steuerbord-Hauptlager der Schraubenwelle. Die Geschwindigkeit muss auf zwölf Knoten verringert werden. Um 3:30 Uhr, etwa neun Meilen südwestlich der Insel Premuda, läuft die noch immer stark rauchende SZENT ISTVÁN immerhin 14 Knoten. Vor dem Morgengrauen will der Verband die Küste Dalmatiens hinter sich lassen, sich tagsüber in der Bucht von Tajer verstecken und dort das schadhafte Lager reparieren. Die See ist ruhig, der Himmel klar, die Sicht in Richtung Osten gut. Nur im Westen liegt leichter Dunst.

Auf der Lauer

Zur selben Zeit kehren im Morgengrauen die beiden vom 29-jährigen Korvettenkapitän Luigi Rizzo geführten italienischen Schnellboote MAS 15 und MAS 21 von einer ereignislosen Patrouillenfahrt zurück. Es ist derselbe Rizzo, der die WIEN versenkt hat. Jetzt ist er Kommandant der IV. MAS-Flottille in der Hafenstadt Ancona.

In der Nacht zum 10. Juni haben zwei größere Torpedoboote die leichten, wendigen MAS-Motorboote hinaus auf See geschleppt. Von dort haben sie mit eigener Kraft die Insel Premuda vor der Küste Dalmatiens erreicht. Hier sollen sie Minen aufspüren, um Zufahrtswege für italienische U-Boote zu erkunden. Danach lauern die MAS-Boote feindlichen Dampfern auf. Doch in dieser Nacht scheinen sie kein Glück zu haben. Obwohl sie bis zwei Uhr keine Minen und Schiffe entdeckt haben, will Kapitän Rizzo noch etwas warten und riskieren, eine halbe Stunde später als vereinbart am Treffpunkt mit den Torpedobooten zu sein. Ganz ohne Erfolg will er nicht zurück.

Verräterische Rauchfahne

Auf dem Rückmarsch nach Südwesten bemerkt Rizzo um 3:15 Uhr hinter sich am hellen Morgenhorizont, eine Stunde vor Sonnenaufgang, eine Rauchfahne. Er ändert sofort den Kurs. Kurz darauf erkennt er die k. u. k. Schlachtschiffe. Die MAS nähern sich in langsamer Fahrt den Österreichern und lassen die beiden ersten Geleitfahrzeuge der TEGETTHOFF und der SZENT ISTVÁN passieren. Dank ihrer leisen Elektromotoren schlüpfen sie unbemerkt zwischen zwei Torpedobooten hindurch. Dann feuern die MAS jeweils zwei Torpedos auf die Schlachtschiffe ab. Die Österreicher schätzen die Entfernung zum Ziel später auf 600 Meter, Kapitän Rizzo gibt 300 Meter an. Erst als die Torpedos bereits laufen, bemerkt Linienschiffs-

ENDE MIT SCHRECKEN: **Das österreichische Schlachtschiff SZENT ISTVÀN kentert vor der Insel Premunda in der Adria.**
Foto: Sammlung Harald Focke

leutnant Josef Porta auf einem der Sicherungsboote die beiden MAS. Sein Alarm kommt zu spät.

Die Achillesferse getroffen

Die TEGETTHOFF hat Glück, die Torpedos der MAS 21 verfehlen sie. Die Geschosse von MAS 15 aber treffen die SZENT ISTVÁN an Steuerbord in acht Meter Tiefe an einer verwundbaren Stelle, wo es keine Panzerung mehr gibt – zwei Meter über dem Kiel. Der erste Torpedo explodiert im hinteren Kesselraum; der zweite zerstört das Querschott zum vorderen Heizraum. Wassermassen strömen in den Rumpf; beide Lecks sind etwa acht Quadratmeter groß.

Karl Mohl, Maschinenbetriebsleiter 1. Klasse, hat zwölf Stunden an dem heiß gelaufenen Hauptlager gearbeitet. Als er noch angezogen in seiner Koje über die mögliche Ursache des Schadens nachdenkt, hört er „plötzlich zwei ungeheure Detonationen. Das Schiff zittert in allen Fugen und krängt unmittelbar nach Steuerbord". Mohl stürzt in den Kesselraum, heißer Dampf schlägt ihm entgegen: Die Explosion hat die Leitungen zerstört. Zahlreiche Besatzungsmitglieder haben schwere Verbrennungen. Bereits nach wenigen Minuten bekommt das Schlachtschiff zehn Grad Schlagseite. Das Wasser steht schon über den Flurplatten. Im hinteren Kesselraum sind die Kessel „brausend verlöscht".

Zur selben Zeit, als Mohl in den Kesselraum rennt, versucht Linienschiffsleutnant Porta mit seinem Torpedoboot MAS 15 zu folgen, das mit Höchstfahrt abläuft. Auch das zweite T-Boot der Österreicher beteiligt sich an der Jagd auf die Italiener, sieht aber kein Ziel und fährt schon bald zurück zum Geleit. Weil MAS 15 Wasserbomben ins Kielwasser wirft, bricht auch Porta die Verfolgung ab. MAS 21 entwischt unbemerkt nach Nordosten.

> **„Plötzlich zwei ungeheure Detonationen. Das Schiff zittert in allen Fugen und krängt unmittelbar nach Steuerbord".**
> Karl Mohl, Maschinenbetriebsleiter 1. Klasse auf der SZENT ISTVÁN

„Ein Höllenfeuer"

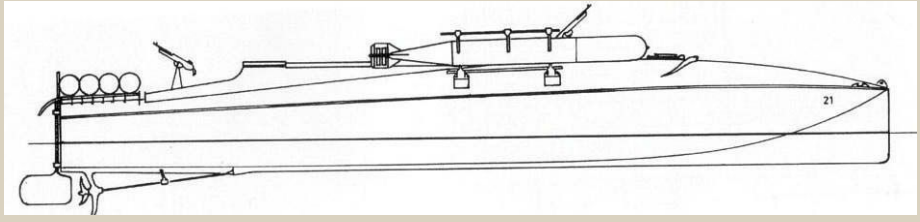
Falls noch die vorderen Kessel ausfallen, treibt die SZENT ISTVÁN ohne Fahrt. „Alles kommt darauf an, die Feuer vor dem Überfluten zu bewahren. Wir brauchen Dampf für die Pumpen, denn nur diese können uns retten", weiß Mohl. Die Turbinen sind zeitweise gestoppt, um ein Lecktuch zu setzen. Die Trossen verfangen sich in der Schlingerleiste; es dauert scheinbar endlos, bis der Wassereinbruch etwas nachlässt. Munition und Proviant werden nach Backbord gebracht, die Geschütztürme umgeschwenkt, die Backbord-Trimmzellen gefüllt. „In den vorderen sechs Kesseln wird ein Höllenfeuer geheizt", sagt Mohl „Der strenge Befehl lautet: Kesselbetrieb unter allen Umständen aufrechterhalten." Die Feuer an Steuerbord müssen dennoch gelöscht werden.

Während die beiden italienischen MAS ihre großen Torpedoboote erreichen und

TECHNIK UND DATEN MAS-Schnellboote

Das Motoscafo Armato Silurante (MAS) war ein kleines, schnelles Marine-Motorboot aus Holz mit acht Mann Besatzung. Hauptaufgabe sollte die U-Boot-Abwehr sein. Deshalb trug es zunächst nur ein 5,7-cm-Geschütz, erhielt aber schon bald zwei 6,5-mm-Colt-Maschinengewehre, vier Wasserbomben und vor allem zwei 45-cm-Torpedos, die auf beiden Seiten an Deck mitgeführt wurden.

Die Boote wurden ständig weiterentwickelt, um ihre Seetüchtigkeit, Kampfkraft und Reichweite zu verbessern. Die Boote MAS 15 und 21 gehörten zur MAS-3-Klasse. Die gegen Ende des Ersten Weltkriegs gebauten und in der Adria gegen die k. u. k. Marine eingesetzten Boote waren 16 Meter lang, 2,6 Meter breit, hatten 1,1 Meter Tiefgang und verdrängten gut zwölf Tonnen. Dank ihrer beiden Isotta-Fraschini-Motoren mit fast 480 PS erreichten sie 25 Knoten. Ihr Benzinvorrat sorgte bei 16 Knoten für eine Reichweite von 230 Seemeilen. Zusätzlich hatten die MAS zwei Elektromotoren mit zehn PS für Schleichfahrt.



MAS 21 war mit Wasserbomben, einem Maschinengewehr und zwei Torpedos bewaffnet.
Grafik: Sammlung Harald Focke

VOLLGELAUFEN: Die SZENT ISTVÀN hat bereits starke Schlagseite. Alle Abschleppversuche des Schwesterschiffs TEGETTHOFF scheitern.
Foto: Sammlung Harald Focke

mit ihnen unbehelligt den Heimathafen Ancona ansteuern, läuft die SZENT ISTVÁN mit nur noch vier Knoten auf die Insel Molat zu. Die Krängung nimmt zu, die Pumpen streiken immer öfter. Kurz vor fünf Uhr ist der Wassereinbruch nicht mehr beherrschbar. „Die Mannschaft arbeitet schweißtriefend mit übermenschlicher Anstrengung“, berichtet Mohl. Doch ihre Zuversicht schwindet. Bis zu den Hüften stehen die Männer im ölverschmierten Wasser. Das Licht im vorderen Kesselraum fällt aus. Das Wasser steigt überall und mit ihm die Explosionsgefahr.

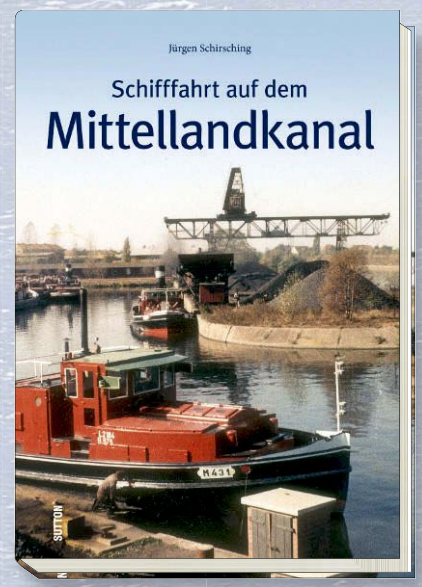
30 Grad Schlagseite deuten auf das baldige Ende der SZENT ISTVÁN. Die Schleppversuche der TEGETTHOFF scheitern. Der letzte Kesselraum wird geräumt. Hunderte von Ratten verlassen das Schlachtschiff, das kurz darauf, um 6:05 Uhr, kentert. Sieben Minuten später ist die SZENT ISTVÁN in der Adria verschwunden. 89 Seeleute lassen ihr Leben. Die TEGETTHOFF und ihre Begleitboote retten die Schiffbrüchigen.

Ein neuer Nationalheld

Das neueste Schlachtschiff der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine hat nicht einmal seinen ersten Einsatz überstanden. Korvettenkapitän Luigi Rizzo hat den Angriffsplan der k.u. k. Flotte durchkreuzt. Die Aktion gegen die Otranto-Sperre wird abgebrochen. In Ancona spricht sich der neuerliche Erfolg der italienischen Schnellboote schnell herum. Rizzo erhält die Goldene Tapferkeitsmedaille und wird zum Grafen von Grado und Premuda erhoben. Italien hat einen neuen Nationalhelden. Der 10. Juni wird „Tag der italienischen Marine“ … er ist es noch heute.

Nicht nur Zufälle ließen die SZENT ISTVÁN scheitern. Ihr Untergang war die absehbare Folge von Planungsfehlern, Baumängeln und Versäumnissen. ⚓

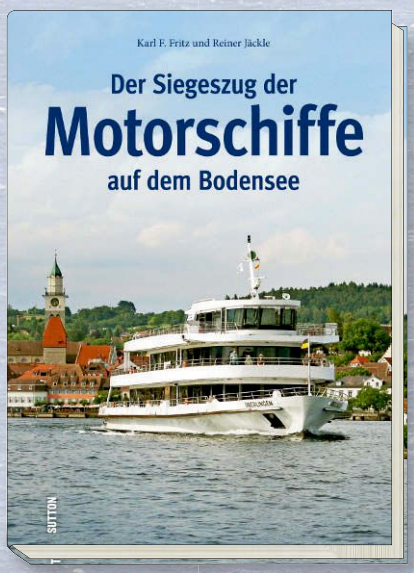
Bildgewaltig & informativ.



© yarchyk · Fotolia.com
Sutton Verlag GmbH, Hochheimer Str. 59, 99094 Erfurt

Dieser Bildband über den Mittellandkanal zeigt erstmals die Geschichte von Deutschlands längster künstlicher Wasserstraße in historischen Fotos.

128 Seiten · ca. 160 Abb.
17,0 x 24,0 cm
€ [A] 20,60
sFr. 26,90
€ 19,99
ISBN 978-3-95400-548-2



Von den ersten Dieselmotorschiffen bis zum schwimmenden Konzertsaal! Ein Muss für alle Fans der Schifffahrt auf dem Bodensee.

128 Seiten · ca. 90 Abb.
17,0 x 24,0 cm
€ [A] 19,99
sFr. 26,90
€ 19,99
ISBN 978-3-95400-445-4

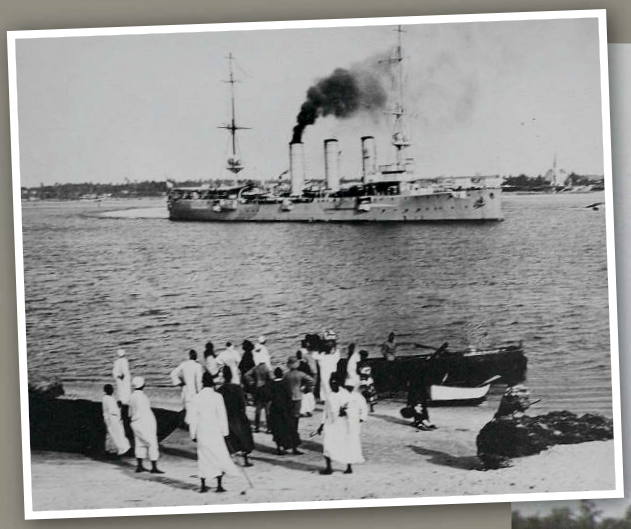
Sie sammeln Bilder und kennen sich in Ihrer Heimat aus? Sutton präsentiert die Geschichte von Städten und Regionen in unterhaltsamen und hochwertig ausgestatteten Bildbänden. Und bald auch Ihr Buch?

Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80

Geschichten vor Ort
SUTTON

Jetzt online stöbern unter
www.suttonverlag.de
oder gleich bestellen unter
bestellen@suttonverlag.de
Tel. 0361-22 168 77



IM FRIEDEN: Die KÖNIGSBERG 1914 vor Daressalam, noch munter dampfend. Foto: Sammlung Hanewald

ZUR FELDARTILLERIE umfunktioniertes Geschütz der KÖNIGSBERG. Foto: Roland Hanewald

Das Ende von SMS KÖNIGSBERG

Katz- und Mausspiel in Afrika

Der Kleine Kreuzer KÖNIGSBERG war für die Briten brandgefährlich. Doch dann bereitete die Leichtsinnigkeit seiner Mannschaft dem Schiff ein vorzeitiges Ende …

Von Roland Hanewald

Im April 1914 lag die 3814 Tonnen schwere KÖNIGSBERG als Teil der Ostafrikanischen Station in Daressalam – heute Tansania und damals kaiserlich-deutsches Territorium. Als im August des Jahres der Erste Weltkrieg ausbrach, erhielt sie den Auftrag, im Indischen Ozean Kreuzerkrieg zu führen. Zu den ersten Erfolgen gehörte die Versenkung des britischen Leichten Kreuzers HMS PEGASUS im Hafen von Sansibar, doch dies war ein Pyrrhussieg. Die Engländer waren auf die Bedrohung vor ihrer Tür aufmerksam geworden und zogen starke Kräfte zusammen, um sie aus der Welt zu schaffen. Dafür war ihnen jeder Aufwand recht. Sansibar war übrigens stets englisch und wurde nicht, wie oft kolportiert, gegen das seinerzeit britische Helgoland eingetauscht. Der Irrtum tauchte in der deutschen Presse auf und man hat ihn nie korrigiert.

Verstecken im Dickicht

Das Unglück wollte es, dass die KÖNIGSBERG vor Sansibar Maschinenschaden erlitten hatte. Im nahen Daressalam hätte der gelähmte Invalide wie auf dem Präsentierteller gelegen, also musste er sich verstecken. Dafür boten sich die ausgedehnten Mangroven- und Dschungeldickichte des Rufiji-Flusses weiter südlich an. Ersatzteile für die Maschinen ließen sich auf dem Landweg heranschaffen. Da die Engländer den Rufiji für unbefahrbar hielten – jedenfalls für größere Schiffe –, suchten sie dort zunächst nicht. Aber lange ließen sie sich nicht täuschen.

Die Maschinenanlage konnte wiederhergestellt werden und vielleicht wäre das Abenteuer glimpflich

„KÖNIGSBERG-GELD“ gehört zu den letzten Überbleibseln des Schiffes. Foto: Roland Hanewald

EINSATZ FERN DER HEIMAT: Die KÖNIGSBERG operierte zunächst erfolgreich im Indischen Ozean, bevor sich die Schlinge zuzog. Hier ist der waidwunde Kreuzer als Wrack im Rufiji-Fluss 1915 zu sehen.

Foto: Sammlung Hanewald

SCHINDEREI: Einsatz der Kreuzer-Geschütze an Land – eine elende Plackerei.

Foto: Sammlung Hanewald

ausgegangen, denn noch tappten die Briten im Dunkeln. Doch die eingangs erwähnten beiden Fehler läuteten dann sozusagen den Anfang vom Ende ein. Zum einen fiel dem Gegner bei der Durchsuchung des deutschen Dampfers PRÄSIDENT im Hafen von Lindi die Quittung für eine Kohlenladung des Kreuzers in die Hände, auf welcher der Liegeplatz von Ssasale im Rufiji-Delta bürokratisch genau vermerkt war. Damit war das Versteck schon halbwegs eingeengt. Vollends preisgegeben wurde es durch einen weiteren Lapsus. Am 14. Oktober 1914 sichtete HMS CHATHAM die weit aufragende Signalspiere des Kreuzers, die sich wie ein Wegweiser aus der Vegetation erhob. Die Deutschen waren nicht auf die Idee gekommen, sie zu kappen.

Verräterische Signalspiere

Auf diese unübersehbare Zielscheibe schossen die Engländer sich ab dem 1. November 1914 ein, mit allem, was die Rohre hergaben. Trotzdem dauerte die Belagerung der KÖNIGSBERG, die sich weiter flussaufwärts zurückgezogen hatte, noch monatelang an. Ihr Ende wurde erst besiegelt, nachdem die Briten zwei gewaltige, flachgehende Monitore eigens aus dem Mittelmeer herangeschleppt hatten. Die beiden schwimmenden Festungen kamen ursprünglich ganz vom Amazonas und besaßen einen Tiefgang von nur zwei Metern. Sie feuerten vom 6. Juni 1915 an blindlings drauflos. Von den an diesem Tag abgegebenen 635 Schüssen fanden gerade mal sechs ihr Ziel. Doch nachdem Flugzeuge zur Beobachtung eingesetzt worden waren, wandelte sich das Bild für die Briten. Am 11. Juli 1915 befahl Kommandant Fregattenkapitän Max Looff, das schon halb versunkene Wrack durch eigene Torpedos zu sprengen. 33 Mann waren gefallen. Die Engländer hatten für die Vernichtung der KÖNIGSBERG außer den beiden Monitoren ein Linienschiff, neun Kreuzer, einen Hilfskreuzer und zehn Flugzeuge eingesetzt – keine Heldentat. Von den Fliegern gingen sechs verloren; einer wurde von der KÖNIGSBERG noch abgeschossen, als sie bereits im Sinken war.

Abgeräumtes Wrack

Die Überlebenden wurden der deutschen Ostafrika-Schutztruppe unter General Paul von Lettow-Vorbeck zugeteilt, nachdem man alles Niet- und Nagelfeste von dem Wrack abmontiert und in den Eisenbahnwerkstätten von Daressalam unter anderem zu Feldartillerie umgebaut hatte. Die stahlschweren Geschütze, die in der afrikanischen Wildnis bis zu 400 Träger erforderten, wurden unbrauchbar gemacht, als keine Munition mehr vorhanden war. Die siegreichen Engländer übernahmen diese Kanonen und diverse andere Beutestücke letztlich als Kriegstrophäen und stellten sie im ganzen südlichen Afrika zur Schau, wo sie heute noch zu sehen sind. Manche Exponate wanderten auch in die Museen von Sansibar und Daressalam. So blieben einige Geschütze erhalten, aufgestellt als pittoresker Blickfang für Touristen. Und auch Bordgeld ist zu besichtigen.

Von der KÖNIGSBERG ist nichts mehr vorhanden. Sie versank im Uferschlamm, und die Reste wurden (noch bis 1962) abgewrackt und verschrottet. Ursprünglich 322 Mann waren auf ihr gewesen, nur 32 von ihnen kehrten nach Deutschland zurück. ⚓

Sanitätsdienst auf deutschen U-Booten im Zweiten Weltkrieg

Medizin unter Wasser

In Phasen des U-Boot-Krieges hatten die deutschen Frontboote einen Arzt an Bord. Hohe Bootsverluste seit Mai 1943 bedeuteten auch den Tod nicht ersetzbarer Marineärzte.

Von Frederik Vongehr und Volker Hartmann

Lobende oder allgemein bewertende Feststellungen sind in U-Boot-Kriegstagebüchern nicht die Regel. Im KTB von U 340 findet sich im August 1943 eine solche: „Das Mitnehmen eines Bordarztes ist für den Kommandanten eines U-Bootes eine große Beruhigung und Entlastung, da nicht nur eine sofortige Hilfe bei Erkrankungen und Verwundungen sichergestellt ist, sondern auch die gesamte gesundheitliche Betreuung der Besatzung in geschulten Händen liegt." Diese Aussage des Kommandanten eines Kampfbootes unterstreicht, wie wichtig es war, U-Boot-Fahrer auf Feindfahrten medizinisch versorgen zu können. Denn dies hob die Einsatzmoral und steigerte die Kampfbereitschaft. Freilich war zu Kriegsbeginn von einer regelmäßigen Anwesenheit von Ärzten auf U-Booten noch nicht die Rede.

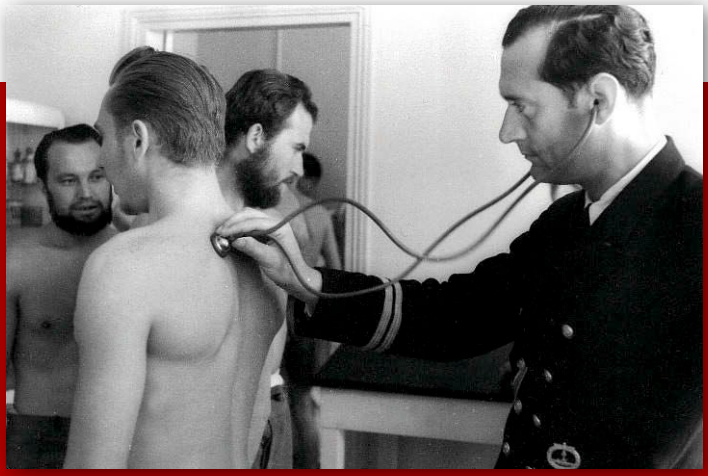
1939 lag die sanitätsdienstliche Versorgung der U-Boote in den Händen von Flottillenärzten. Sie waren gleichzeitig Schiffsärzte der zugeordneten Unterseeboots-Tender/U-Boot-Begleitschiffe. Auch während des Krieges änderte sich an dieser Verantwortlichkeit nichts. So lassen sich am 1. Juli 1942 Flottillenärzte in 15 U-Boot-Flottillen nachweisen.

Sanitätsdienst in der U-Boot-Waffe

Die Sanitätsoffiziere dienten im Flottillenstab und hatten am Standort der Flottille ihr Krankenrevier. Dort betreuten sie die U-Boot-Besatzungen vor und nach dem Auslaufen medizinisch, führten Untersuchungen durch und waren für präventive Maßnahmen zuständig. So war es etwa ihre Aufgabe, die Soldaten zu impfen oder ihre Zähne in Schuss zu halten. In den westfranzösischen U-Boot-Basen existierten solche Krankeneinrichtungen in räumlichem Zusammenhang zu den Bunkern wie beispielsweise das „Haus Klapperbein" der 3. U-Flottille in La Pallice.

Schwerwiegende medizinische Krankheitsfälle überwiesen die Flottillenärzte in die Marinelazarette, die ebenfalls in allen U-Boot-Stützpunkten aufgestellt wurden. Für spezielle U-Boot-medizinische Fragestellungen richtete der Sanitätsdienst der Kriegsmarine ein eigenes „Marineärztliches Forschungsinstitut für U-Boot-Medizin" im bretonischen Carnac nahe Lorient ein. Hier beschäftigte man sich etwa mit der Einwirkung von Überdruck auf den Organismus, den bioklimatologischen Parametern des Aufenthaltes in abgeschlossenen Systemen, Schnorchel-Problematiken oder auch mit dem weiten und von der militärischen Führung gerne verdrängten Feld psychischer Belastungssyndrome.

Die größte Herausforderung für den Sanitätsdienst war es aber, U-Boot-Fahrer während Feindfahrten zu behandeln. Denn rasch hatte sich durchaus ein gewisser Bedarf an medizinischer Kompetenz auch im Einsatz herausgestellt. Eine wirksame medizinische Hilfe stellte zudem einen wichtigen Faktor bei Kampfmoral und Motivation der U-Boot-Männer dar.

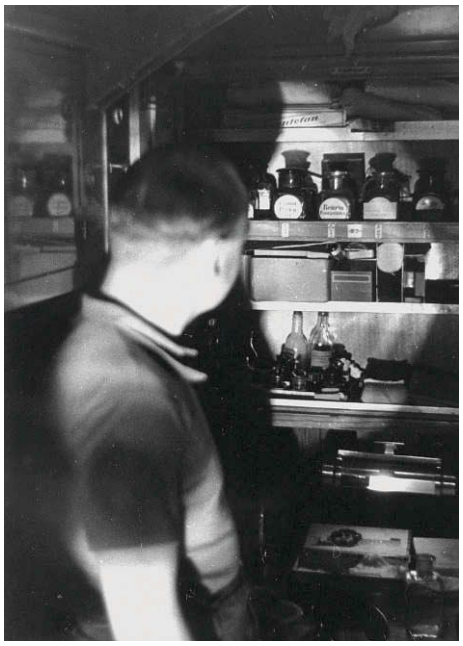


AUF HERZ UND NIEREN: U-Boot-Arzt Dr. Täger untersucht Angehörige der 3. U-Boot-Flottille in La Rochelle nach deren Feindfahrt.

HILFE AN DECK: Schiffbrüchige werden an Bord U 124 von Dr. Goder behandelt.

Fotos (2): Sammlung Hartmann

FÜR DEN NOTFALL: **U 592 gehörte zu den Booten, die mit Dr. Bülthoff einen eigenen Arzt an Bord hatten – Hausbesuche machte er allerdings nicht.** Foto: Sammlung Hartmann



FÜR ALLE FÄLLE: **U-Boot-Apotheke in einem Typ-IVX-Versorgungs-U-Boot.**

Foto: Sammlung Hartmann

WENIG PLATZ: **Sanitätsspind auf einem U-Boot vom Typ VII C.**

Foto: Sammlung Hartmann

Ärzte an Bord waren zunächst nicht regelhaft vorgesehen, abgesehen von einzelnen Einschiffungen, die Flottillenärzte selbstständig vornahmen, um das Umfeld und die Belastungen ihrer anvertrauten Soldaten kennenzulernen. Für die medizinischen Belange in einem Unterseeboot zeichneten die Funkmaate, die Wachoffiziere und zum Teil auch die Kommandanten direkt verantwortlich. Geschult wurden sie in Sonderlehrgängen sowie individuellen Einweisungen beim Flottillenarzt, zudem stand an Bord ein Ärztlicher Ratgeber zur Verfügung. Im Bedarfsfall konnte man auf See auch über funkärztliche Beratung Hilfe anfordern.

Ärzte auf U-Booten

Als sich der U-Boot-Krieg in den Südatlantik, an die US-Ostküste und in den Indischen Ozean ausweitete, kamen spezielle Nachschub-U-Boote zum Einsatz, die die Kampfboote versorgten. Hier waren erstmals planmäßig Sanitätsoffiziere vorgesehen, die mit spezieller Ausrüstung an den Treff- und Versorgungspunkten zur medizinischen Hilfe für die anlaufenden Boote bereitstanden.

Die schweren Verluste der U-Boot-Waffe ab Mitte 1943 und Berichte über zahlreiche Schwerverwundete an Bord durch Fliegerangriffe veranlassten Großadmiral Karl Dönitz am 23. Mai 1943 zu einer Weisung, auch jedes zweite Kampfboot mit einem Arzt zu besetzen. In der Folge kam es zum Einsatz von mindestens 250 Sanitätsoffizieren an Bord von U-Booten, die bei einer oder mehreren Feindfahrten eingesetzt waren. Diese Ärzte leisteten im Einzelfall hervorragende, vor allem notfallmedizinische Hilfe. Trotzdem wurde ihre Tätigkeit fachlich als nicht zielführend angesehen und führte zudem zu hohen Verlusten. So fielen im Jahr 1943 zirka 70 Ärzte an Bord der U-Boote – in Anbetracht der langen Ausbildungszeit der Mediziner und begrenzter personeller Ressourcen ein schwerwiegender Aderlass für den Marinesanitätsdienst. Die Folge war eine deutliche Abnahme der Einschiffung von Sanitätsoffizieren, vielmehr wurde die sanitätsdienstliche Versorgung ab 1944 Sanitätsunteroffizieren mit einer speziellen Sonderausbildung übertragen.

> **„Narkose: Ein Schluck Cognac und Zuspruch.“**
>
> Kapitänleutnant Reinhard Hardegen, Kommandant von U 147 und U 123, jeweils ohne Bordarzt

Der ab 1943 amtierende Sanitätschef der Kriegsmarine, Admiraloberstabsarzt Dr. Emil Greul, berichtete später: „Die ärztliche Versorgung der U-Boote hat so viel Staub aufgewirbelt und Missverständnisse, besonders bei den Sanitätsoffizieren, hervorgerufen […] Es hat auch nicht an Kritik gefehlt, auch aus den Reihen der U-Boot-Ärzte selbst. Ich stand folgender Situation gegenüber: Der Ob[erbefehlshaber] d[er] M[arine] hatte die Zusicherung erhalten, dass jedes zweite U-Boot mit einem Arzt besetzt würde. Die Forderung wurde nur kurze Zeit erfüllt, als bereits die Erkenntnis dämmerte, dass diese Forderung auf die Dauer gar nicht erfüllbar war. Die delikate Aufgabe, dem Ob. d. M. beizubringen, dass wir uns verrechnet hatten, war mir als eine meiner ersten Amtshandlungen vorbehalten. Ich habe eine klare Rechnung aufgestellt und den Ob. d. M. von den nüchternen Tatsachen überzeugt. Inzwischen ist diese Angelegenheit durch vermehrten Einsatz von Sanitätsunteroffizieren mit Sonderausbildung wohl für alle Teile in tragbarer Form entschieden worden.“

Krankheiten an Bord

Die Besatzungen an Bord waren auch nach gesundheitlichen Aspekten ausgesucht, medizinisch untersucht und als junge Männer im Allgemeinen gesund. Trotzdem gab es, verursacht durch die schwierigen Lebensbedingungen an Bord eines U-Bootes und die

zum Teil langen Einsätze, typische Krankheiten. Dazu gehörten besonders bordluftbedingte und infolge der mangelnden Hygienemöglichkeiten auftretende Hauterkrankungen. Gefürchtet waren hier eitrige Furunkel am Gesäß, aber auch im Nacken und Gesicht. Sehr oft trafen auch langwierig zu therapierende Gehörgangs-Infektionen auf. Hinzu kamen eine Vielzahl von Pilzerkrankungen wie der bekannte „rote Hund" oder auch Krätzmilben-Infektionen. Sehr geplagt wurden die Besatzungsangehörigen ferner durch Erkrankungen des rheumatischen Formenkreises und durch Verstopfungen – Resultat mangelnder Bewegungsmöglichkeiten, psychischer Belastung und Ernährungsschwierigkeiten.

Zu Problemen führte auch das Auftreten von Geschlechtskrankheiten. Um Erkrankungen auf See nach Möglichkeit auszuschließen, verweigerten einige Kommandanten vier Tage vor dem Auslaufen den Landgang. Zumindest der Tripper (Gonorrhoe) konnte in dieser Zeit erkannt werden. Als sich die Lage durch die Häufung entsprechender Erkrankungen sehr verschärfte, ahndete man die Infektion als leichtfertige „Zersetzung der Wehrkraft" oder bestrafte die Seeleute wegen militärischen Ungehorsams.

Frei von Strafe blieb, wer sich der vorgeschriebenen Sanierung unterzogen hatte und wer beim Verkehr ein Kondom benutzt hatte. Erkrankte aber ein Soldat, der an Bord als Spezialist unersetzlich war, so wurde auch einmal von einer Meldung abgesehen, und zwar in Absprache mit dem Flottillenarzt. Es kam auch vor, dass Soldaten sich aus Furcht vor der Bestrafung von einem Zivilarzt behandeln ließen. Daher blieben die erteilten Befehle wenig wirkungsvoll und man nahm sie später deshalb zurück.

KÜHLER KOPF: Marinestabsarzt Dr. Paul Pfaffinger. Bordarzt und Kommandant aus der Not von U 441. Foto: U-Bootarchiv Cuxhaven

Wie schon die Kaiserliche Marine führte auch die Kriegsmarine einen „Ärztlichen Ratgeber für Unterseeboote" ein. Dieses Kompendium diente den Besatzungen der Boote ohne Arzt als wichtige Hilfe für einen korrekten Gebrauch der mitgeführten Arzneien. Außerdem machte es der Einsatz der Unterseeboote notwendig, den Besatzungen, die abgesehen von speziellen Einweisungen, keine weiteren medizinischen Kenntnisse besaßen, spezielle Behandlungsoptionen zu geben. Mit ihnen sollte ein Überleben von Kranken und Verletzten auch ohne fachlich medizinische Kompetenz ermöglicht werden. Diese Art der Instruktion war eine Gratwanderung. So mahnte man zu besonderer Sorgfalt und wies etwa in der 1942er-Ausgabe darauf hin: „Nur auf Fernfahrten im Krieg und Frieden ist der Laie berechtigt, Arzneien zu verordnen und zu behandeln." Auch bei den Krankheiten der U-Boot-Fahrer galt: „Häufiges ist häufig und Seltenes ist selten." So spielte an Bord eine gute Ernährung und regelmäßige Verdauung eine große Rolle. Man riet in Anbetracht der schwierigen Toilettensituation und des Bewegungsmangels zur „Erziehung des Darmes".

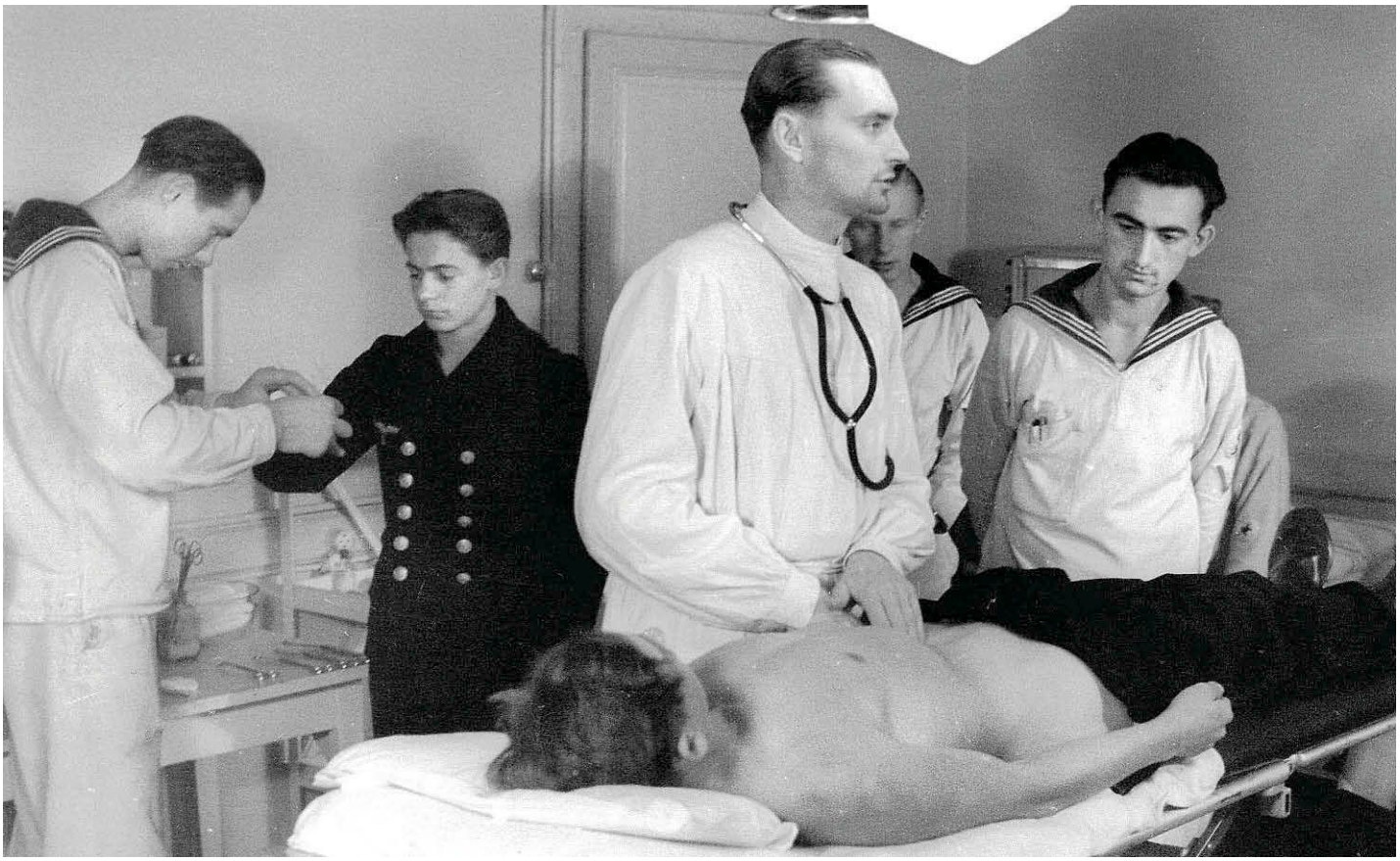
Ein feuriger „Cocktail"

Trotzdem wurde von wochenlangen Verstopfungen bei den Soldaten berichtet. In solchen Fällen sah der ärztliche Ratgeber zunächst den Versuch einer Entleerung mittels eines als Zäpfchen geformten Stückes Seife vor. Danach kamen Abführpillen und Rizinusöl in Betracht. Führte auch dies nicht zum Erfolg, so war mittels eines Luft- oder auch Öluntersuchungs-Apparates ein Klistier mit Seifenwasser oder Glycerin durchzuführen. Bei Durchfall, Magen- und Darmkatarrh empfahl man eine Entleerung mittels Rizinusöl sowie danach eine Gabe von Kohle und hielt eine spezielle Rezeptur vor: „Wenn Ricinus wegen Ekels Erbrechen hervorruft, dann gebe man in ein Wasserglas etwas Weinbrand, in die Mitte gieße man vorsichtig den Eßlöffel Ricinusöl und überschichte wieder vorsichtig mit etwas Weinbrand. Solch ein Ricinusschnaps wird gut vertragen." Ein Kapitel zur Behandlung von Vergiftungen war im Ratgeber ebenfalls enthalten. Dort gab man kurioserweise neben Morphin, Alkohol und Opium sogar mögliche Intoxikationen durch Pilze an. Wo ein U-Boot-Fahrer sich diese hätte zuziehen können, abgesehen von eventuell kontaminierten Konserven, erläuterte der Ratgeber indes nicht.

Die Offiziere der Unterseeboote wurden im Umgang mit Injektionsspritzen unterwiesen, um im Notfall Morphin verabreichen zu

UNERSETZLICH: Der ärztliche Ratgeber mit Tipps für medizinische Fälle in Unterseebooten. Foto: Hartmann

NOMEN EST OMEN: Haus Klapperbein war Revier und Sanitätsbunker der 3. U-Boot-Flottille in La Rochelle. Foto: Sammlung Hartmann



KEINE LEICHTEN FÄLLE: Der Arzt der 2. U-Boot-Flottille in Lorient untersucht einen U-Boot-Fahrer. Foto: Sammlung Hartmann

können. War kein Arzt eingeschifft, lag die Zuständigkeit für die Sanitätsausrüstung meistens beim 2. Wachoffizier. Dieser besaß einen Schlüssel für den Arzneispind in der Kommandantenkammer. Im manchen Fällen waren auch Funker besonders ausgebildet und hatten den entsprechenden Zugang zu den Arzneien. Besonders stark wirkende Arzneien wie etwa die wichtige Morphinlösung gegen Schmerzen hatte der Kommandant unter persönlichem Verschluss aufzubewahren. Daneben war der Verbrauch peinlich genau zu dokumentieren.

Individuelle Bordapotheke

Bordapotheken wurden sehr individuell eingerichtet. Bei den Kampfbooten der ersten Jahre ohne Arzt an Bord existierten lediglich einfache Fächer oder Spinde, in der Regel in der Kommandantenkammer, auf den Typ XIV-Booten im Betriebsgang. Im Laufe der Zeit gab es ständige Verbesserungen der Sanitätsausstattung, die folglich erweiterte Apothekeneinrichtungen nach sich zogen. Die bekannten U-Boot-Kommandanten Wolfgang Lüth und Klaus Korth berichteten: „Das Arzneispind ist über meiner Koje, und in der Revierstunde sitzen Kaschner und ich auf ihr mit einem kleinen Büchlein auf den Knien, dem ‚Ärztlichen Ratgeber für Unterseeboote'. So gewappnet, nehmen wir den Kampf auf mit den Krankheiten, die da kommen können." Auf Lüths Boot dient der neben der Kommandantenkammer befindliche Horchraum als Behandlungsbereich. Dies wurde als günstig angesehen, da durch diese Aufteilung der Kommandant, in dessen Raum vorher die Sanitätsmittel deponiert wurden, nicht gestört werden musste.

Auf den ständig mit Ärzten besetzten Typ XIV-Versorgungsbooten gab es einen eigenen Krankenraum mit Kojen. Erst recht spät, im Frühjahr 1944, sah man vor, auf neuen Booten eine genormte Sanitätsausrüstung einzubauen, und sammelte hierfür Erfahrungen der Boots- und Flottillenärzte. Auch auf den modernen Typ XXI-Elektrobooten war ein eigener Sanitätsraum vorgesehen. Gelegen an der Steuerbordseite gegenüber dem Kommandantenraum, handelte es sich jedoch hierbei lediglich um einen separaten Stauraum, denn er war so schmal, dass Behandlungen dort nicht hätten stattfinden können. Hierfür sollte dann der unmittelbar benachbarte Funkraum genutzt werden. Die Unterseeboote erhielten im Kriegsverlauf eine immer umfangreichere Ausrüstung, die auch den mitfahrenden Ärzten sehr zunutze kam und der mancher Überwassereinheiten kaum nachstand. Trotz der Tatsache, dass nicht jedes Boot über einen Arzt verfügte, ließ sich so in der zweiten Kriegshälfte ein relativ hoher sanitätsdienstlicher Standard aufrechterhalten.

Operationen an Bord?

Immer wieder führten Bordärzte unter schwierigsten Bedingungen erfolgreich chirurgische Eingriffe in den getauchten Booten durch. Unter Bedingungen, die an Land kaum vorstellbar gewesen sind: keine Sterilität, keine Hygiene, keine Assistenz, keine diagnostischen Möglichkeiten. So operierte

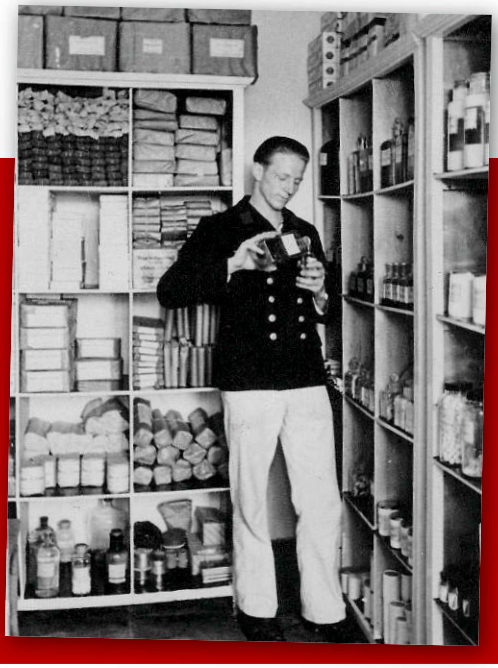
LITERATURTIPPS

Nöldeke, Hartmut/Hartmann, Volker: Der Sanitätsdienst in der deutschen U-Boot-Waffe und bei den Kleinkampfverbänden. Geschichte der deutschen U-Boot-Medizin. Mittler, Hamburg/Berlin/Bonn 1996

Schütze, H. G.: Operation unter Wasser. Koehler, Herford 1985

Vongehr, Frederik: Geschichte der deutschen Marinepharmazie. 1871–1945. Die pharmazeutische Versorgung der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine und der Kriegsmarine. WVG, Stuttgart 2014

MARITIMER OPERATIONSSAAL: Dr. Engel operiert an Bord von U 181 eine Abszess-Spaltung – unter Wasser. Foto: Sammlung Hartmann



PLATZ AN LAND: Apotheke im Sanitätsbereich der 2. U-Flottille in Lorient 1941. Foto: Sammlung Hartmann

Marineoberassistenzarzt Dr. Gerhard Zurheide, eingeschifft auf dem Versorgungsboot U 488, an Bord mit Erfolg eine Blinddarmentzündung. Dieses Ereignis würdigte der Kommandierende Admiral der U-Boote: „Die glücklich verlaufene Blinddarmoperation ist bisher einmalig in U-Boot-Kreisen und eine beachtliche Leistung." Ein weiterer chirurgischer Eingriff, die Inzision einer schweren Halsphlegmone, konnte das Leben eines Matrosengefreiten trotz zusätzlich vorgenommenen Luftröhrenschnittes nicht retten.

Auch der Bootsarzt von U 802, Marineoberassistenzarzt Dr. Rudolf Neumann, führte in 100 Meter Tiefe eine der schwierigsten Operationen durch: die Entfernung des Inhalts eines Augapfels bei einem Soldaten nach einer Echolotsplitterverletzung. Die Operation wurde in Äthernarkose im Offiziersraum durchgeführt, wo man die Back vorsorglich zum Operationstisch umgebaut hatte. Für die Zeit der Operation wurde getaucht und jeglicher Durchgang durch den Offiziersraum gesperrt. Spezielle augenärztliche Instrumente wie ein Starmesser, eine kleine Schere oder ein scharfer Löffel standen nicht zur Verfügung. Der Sperrlidhalter war vorab von einem Dieselheizer in Messing gefertigt worden.

Lothar Engel, Bootsarzt auf U 181, öffnete an Bord am 26. September 1942 unter Narkose einen Schweißdrüsenabszess. Dieser Eingriff wurde fotografisch festgehalten. Dr. Engel bekam erneut zu tun, als U 181 am 11. April 1943 vor der afrikanischen Küste bei Freetown ein Kühlschiff mit dem eigenen 10,5-cm-Geschütz und der 3,7-cm-Kanone beschoss. Schon der erste Schuss führte bei der 3,7-cm-Kanone zu einem Rohrkrepierer, der drei schwerwiegende Verwundungen zur Folge hatte: Einem Matrosengefreiten wurde das linke Knie zerschmettert, einem weiteren der rechte Ellenbogen. Einem auf der Brücke an der 2-cm-Kanone stehenden Bootsmaat drang ein faustgroßer Splitter in den Rücken, der die Lunge glücklicherweise nicht verletzte. Obwohl die Beinwunde als tödlich betrachtet wurde, versuchte der Bootsarzt, das Leben durch die Amputation des linken Beins oberhalb des Knies zu retten. Der Soldat starb jedoch zwei Stunden darauf. Aus der rechten Ellenbeuge des zweiten Gefreiten entfernte Engel einen zehn Zentimeter langen und vier Zentimeter breiten Splitter des 3,7-cm-Rohres. Auch für ihn bestand zunächst wegen starken Blutverlustes Lebensgefahr. Er konnte jedoch am 12. April 1943 von U 516 zur Heimreise übernommen werden, während sich der Zustand des Bootsmaaten so stabilisierte, dass er an Bord von U 181 bleiben konnte.

> **„Haare abschneiden, steriler Verband, flach legen, Eisbeutel auf den Kopf, absolute Ruhe, leichte Kost. Bei Schmerzen dreimal täglich Luminal, kein Morphium. Bei körperlicher Unruhe festschnallen."**
>
> Funkärztliche Beratung für den im September 1942 bei einem Kopfsprung schwer verunglückten Kommandanten Kapitänleutnant Rolf Mützelburg von U 203

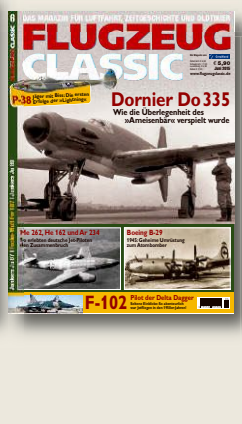
Bordarzt als Kommandant

Im Frühsommer 1943 bestückte man erstmals das Unterseeboot 441 als eine Art „Flugzeugfalle" mit Fliegerabwehrwaffen, um angreifende feindliche Flieger zu bekämpfen und insbesondere einlaufenden, beschädigten Booten Flakschutz zu gewähren. Da mit Schussverletzungen zu rechnen war, erhielt das Boot auch eine erweiterte ärztliche Ausstattung.

Am 11. Juli 1943 mittags griffen drei Flugzeuge vom Typ Beaufighter mit Bordwaffen das gerade aufgetauchte Boot an. Die Bedienung der Fla-Waffen und das Brückenpersonal fielen trotz Zusatzschutz am Turm schnell aus. Es gab zehn Tote und 13 Verwundete, darunter alle Offiziere. Auch der Kommandant Kapitänleutnant Götz von Hartmann selbst erlitt einen Ellenbogen-Schussbruch. In einem günstigen Augenblick gelang es zu tauchen und der Bordarzt Marinestabsarzt Dr. Paul Pfaffinger begann mit der Verwundetenversorgung. Erst abends wurde wieder aufgetaucht. Eintrag des Kommandanten im Kriegstagebuch: „Da ich an die Koje gefesselt bin, der I.W.O. als Kommandantenvertreter nicht die nötige Übersicht besitzt, der II.W.O. durch Verwundung stark behindert ist, vertritt mich der Stabsarzt Dr. Pfaffinger auf der Brücke." Pfaffinger, erfahrener Hochseesegler, führte das Boot zurück, das am 15. Juli in Brest die Leinen festmachte. Er war unter vier Sanitätsoffizieren der einzige U-Boot-Arzt, dem das Deutsche Kreuz in Gold, eine der hohen Tapferkeitsauszeichnungen, verliehen wurde. ⚓

Das große Jubiläums-Gewinnspiel

Der GeraMond Verlag feiert 25-jähriges Bestehen – und Sie können gewinnen! Vielleicht gehören Ihnen schon bald 5.000 Euro oder einer der anderen attraktiven Geld- oder Sachpreise. Machen Sie mit!



1 x Reise nach Berlin

Beantworten Sie uns folgende Gewinnspielfrage:

Wie viele Zeitschriften erscheinen im GeraMond Verlag?

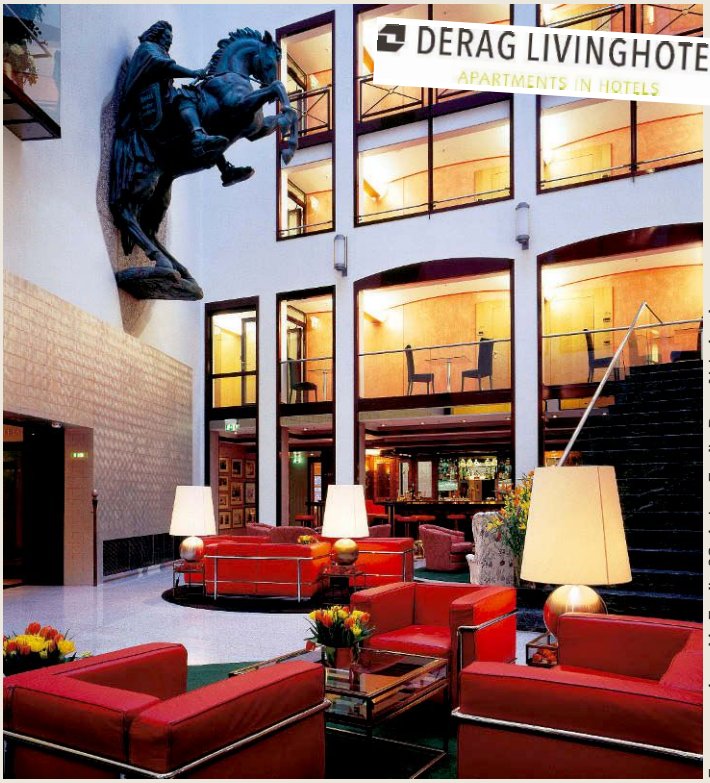
Wählen Sie aus einer der drei folgenden Antwortmöglichkeiten:

A: 8 Zeitschriften

B: 13 Zeitschriften

C: 15 Zeitschriften

Gewinnen Sie ein Wochenende für zwei Personen in Berlin, inkl. Bahnanreise 1. Klasse, Übernachtung mit Frühstück im 4 Sterne Derag Livinghotel Großer Kurfürst und einer Tour im Deutschen Technikmuseum im Wert von ca. 1.300 Euro.



Fotos: weseetheworld - Fotolia; SG- design - Fotolia; Derag Livinghotels

Der GeraMond Verlag mit Sitz in München ist ein Unternehmen mit einer langen Tradition im Zeitschriften- und Buchgeschäft – und das seit nunmehr 25 Jahren mit großem Erfolg. Der Grund dafür: GeraMond macht Titel aus Leidenschaft für Menschen mit einer Leidenschaft, sprich einem Hobby. Deshalb ist der Verlag mit ganz unterschiedlichen Themen und den dazugehörigen Zeitschriften und Büchern erfolgreich. Dazu gehören etwa Publikationen für Fans von historischer Schifffahrt, Flugzeugen und Modellbau. Aber auch Menschen mit Interessen an allgemeinen historischen Themen, Bahnen und Oldtimern finden im Programm von GeraMond „ihr" Magazin.

Zum Jubiläum wollen wir nun Ihnen, unseren Lesern, danke sagen für Ihre Treue in den letzten Jahren. Wir verlosen deshalb **Preise im Wert von über 10.000 Euro**. Fahren Sie auf unsere Kosten ein langes luxuriöses Wochenende lang nach Berlin, gewinnen Sie 1.000 Euro in bar oder unseren Hauptpreis mit gleich 5.000 Euro. Und als Trostpreise warten noch 20 Bücher aus dem GeraMond Programm auf Sie.Viel Glück!

Schreiben Sie **bis zum 31.12.2015** (Einsendeschluss) die richtige Lösung sowie Ihren Namen, Ihre Anschrift, eine Telefonnummer, unter der wir Sie erreichen können, und – falls vorhanden – Ihre E-Mail-Adresse einfach auf den bereits adressierten Gewinnspieleinstecker dieses Heftes.

Alternativ können Sie eine Postkarte verwenden und mit dem Stichwort „Gewinnspiel" einsenden an: GeraMond Verlag, Infanteriestr. 11a, 80797 München. Selbstverständlich können Sie uns auch eine E-Mail mit dem korrekten Lösungswort und Ihren Kontaktdaten schicken an: gewinnspiel@geramond.de

---

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Datenschutz- und wettbewerbsrechtliche Einwilligungserklärung

Mit der Teilnahme an diesem Gewinnspiel, konkret durch das Zusenden einer Postkarte oder einer E-Mail mit meinen Daten, willige ich in die Verarbeitung, Speicherung und Nutzung meiner personenbezogenen Daten unter Beachtung des Datenschutzgesetzes ein. Die Daten werden für Marketingzwecke und zur Übermittlung von Produktinformationen via Post, Telefon, Fax oder E-Mail von der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH (www.verlagshaus.de) sowie den dazugehörenden Einzelverlagen GeraMond Verlag GmbH, Bruckmann Verlag GmbH, Christian Verlag GmbH, Frederking & Thaler Verlag GmbH gespeichert und genutzt.

Mir ist bekannt, dass ich meine Einwilligung jederzeit bei der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH bzw. der GeraMond Verlag GmbH widerrufen kann.

Abenteuerschulschiff SØRLANDET

Gegen den Wind

Kein Vollschiff, das heute noch segelt, ist älter als die SØRLANDET. Die Faszination von Turns auf diesem Großsegler kannte Friedrich W. Baiers Tochter nur aus dessen Erzählungen – bis sie für sich einen Entschluss fasste …

Von Friedrich W. Baier

SEGLER-ROMANTIK: Die SØRLANDET setzt hier vor Aberdeen am 17. Juli 1997 bei der „tall ships race“ nach Stavanger die Segel. Das Vollschiff segelt mit Trainees aus aller Herren Länder und nimmt an den Regatten meist erfolgreich teil. Foto: Friedrich W. Baier

Am 1. Juni 1981 stehe ich mit meiner 15-jährigen Tochter Christina im Hafen von Kristiansand vor der SØRLANDET. Wir sind aus Süddeutschland angereist und bewundern dieses schöne, klassische Segelschulschiff, seinen schlanken Rumpf mit den drei hochgetakelten Masten und die Rahen an denen bei diesem Vollschiff die Segel angeschlagen sind.

Als Segelskipper aus Leidenschaft genieße ich seit vielen Jahren, wenn es meine Zeit als Architekt erlaubt, Turns auf Großseglern. Vom einmaligen Gefühl, die Kraft des Windes an den Segeln und im ganzen Schiff beim Durchpflügen der Wellen zu spüren, habe ich meiner Tochter nach meinen Reisen oft erzählt. Jetzt will sie selbst dieses Segelgefühl erleben. Unsere Reise kann beginnen

1918 hinterließ Reeder Skjielbred 25 000 Pfund Sterling als Vermächtnis für den Bau eines motorlosen Schulschiffes, 1927 wurde der Segler bei der mechanischen Werkstatt P. Holvolds in Kristiansand gebaut. Noch im selben Jahr ging SØRLANDET unter Kapitän G. Selmer Lindeberg in See. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es einen erheblichen Bedarf an Schiffen und Ausbildungsstätten. Auch der Deutsche Schulschiffsverein ließ 1927 in Geestemünde ein motorloses Segelschulschiff, die DEUTSCHLAND, bauen.

VORSCHIFF: Auf den letzten Meilen nach Portsmouth zeigt die SØRLANDET, was sie kann. Mit zehn Knoten Fahrt pflügt sie die See. Dieser Anblick vom Großmast zum Vorschiff weitet des Seemanns Herz.
Foto: Friedrich W. Baier

RUDERKASTEN: Die Bank ist ein nahezu heiliger Ort. Baiers Tochter Christina lässt beim Streichen besondere Sorgfalt walten. Kein Trainee wagt es, darauf zu sitzen. Der Ruderkasten verkleidet die traditionelle Rudermechanik.
Foto: Friedrich W. Baier

Seit 1927 unterwegs

SØRLANDET segelte bis 1939 in der Nordsee und im Nordatlantik. Die norwegische Marine charterte das aufgelegte Schiff und verwendete es als Depot in Horten. 1940 beschlagnahmte die deutsche Kriegsmarine den Segler und verholte ihn in die Nähe von Kirkeness, nicht weit von der russischen Grenze. Dort schossen russische Tiefflieger so viele Löcher in die Bordwand, dass das Schiff vollief und sank. Wieder gehoben, schleppte man die SØRLANDET nach Kristiansand und verwendete sie als U-Boot-Depot weiter. Bei Kriegsende war das einst stolze Segelschiff ein rostiges Wrack. Bis 1948 wurde daran repariert und eine 564 PS starke Maschine eingebaut. Erst 1972 ersetzte die Seemannsschule den Segler durch das Motorschiff SJOKURS. 1974 wurde SØRLANDET an Jan Stauba verkauft, der sie 1977 der Stadt Kristiansand schenkte. Zwei Jahre später kam sie wieder zur Bauwerft, wo man sie für ihre neue Aufgabe als Abenteuerschulschiff herrichtete. 17 Offiziere und professionelle Seeleute sollten fortan mit bis zu 70 Trainees das Schiff segeln.

Über eine wacklige Leiter klettern wir an Bord. Vom Deckshaus führt eine breite Treppe hinunter ins Kanonendeck. Die Bezeichnung stammt aus der Zeit, als die Marine alte Segelkriegsschiffe als Schulschiffe verwendete und dort die Kanonen standen. Das Kanonendeck ist in Längsrichtung zwischen den Deckstützen mit Segeltuch geteilt. Es trennt die Steuerbord- und Backbord-Wache. Nach dem alten Wachsystem bedeutet dies: vier Stunden Wache, vier Stunden Ruhe. An der Bordwand gibt es eine Bank zum Sitzen und Schlafen. Für den zweiten Schläfer kann die Rückenlehne hochgeklappt und an den Decksbalken als Bett aufgehängt werden. Die Haken für die Hängematten sind nur noch Dekoration. Wir suchen unseren Spind und sind fassungslos, dass dort alle unsere Sachen hinein sollen. Während wir stopfen, wird es laut im Niedergang. Acht Mann aus Hamburg kommen an Bord. Der stimmgewaltigste ist Wolfgang, der offenbar das Kommando hat.

Hinter dem Mannschaftsraum wohnen die Unteroffiziere, vorne die Handwerker. Über dem Welldeck sind achtern der Salon, die Räume des Kapitäns und die Kammern der Offiziere. Im Deckshaus werkeln zwei Köche und ein Kochsmaat. Ganz vorne unter der Back sind die Toiletten und Waschplätze für die Trainees. Als erster Hafen auf der Reise nach Amerika wird der traditionsreiche englische Kriegshafen Portsmouth angelaufen. Für diesen Törn bekommen wir einen aktiven Orlogkapitän als Kommandanten.

Zwei Ausbilder und wir

Für jeden Mast sind uns zwei junge Norweger als Ausbilder zugeteilt. Wegen der internationalen Crew ist die Bordsprache Eng-

lisch. Der Dienst beginnt mit einer Sicherheitseinweisung. Danach bemüht sich die Stammbesatzung, jedem von uns die Funktionen der Tampen am Mastgarten und den Nagelbänken zu erklären. Am Mastgarten sind die Schoten belegt, von innen nach außen. Innen für die Untermars, außen für das oberste Rahsegel, den Royal. An den Nagelbänken sind die Geitaue und die Gordings nach der Höhe am Mast, von vorne nach achtern, belegt. Der Koffeinagel für das Geitau ist größer als die anderen und das Tau dicker, mit dem die Außenseite des Segels beim Bergen zur Rah hochgezogen wird. Mit kleineren Nägeln und dünnerem Tauwerk folgen die Gordings mit derselben Funktion bis zum nächsten Geitau des nächsthöheren Segels. Dies ist auf beiden Seiten so, also ganz einfach, wir müssen uns nur die Hälfte merken.

Die Sicherheitseinweisung

Am Anfang und Ende der Wache wird gemustert. Jeder hat eine Nummer und muss sich nach Aufruf laut melden, damit er nicht verloren geht oder sich etwa verdrückt. Die Aufgaben als Rudergänger, Ausguck, Radiowache, Feuerwache oder Schmierdienst in der Maschine werden angewiesen. Abgestellt werden die Backschafter für den Essensdienst und zum Putzen.

Der Bootsmann, Ben Brynildson, bringt Sicherheitsgürtel, die jeder auf Wache tragen soll, damit er erkennt, wen er zur Verfügung hat. Am Gürtel ist ein armlanges Seilstück mit Karabinerhaken, mit dem man sich einklicken kann. Bitte nur an geteertem Tauwerk oder Metall und immer in Arbeitsrichtung. Ben sagt: „Wenn ihr da voll hineinfallt, rutscht ihr kopfüber wieder heraus." Daher: Einen Sturz aus der Takelage gibt es nicht.

Solcherart belehrt, laufen wir aus. Vor der Küste weht der Wind schwach aus Osten, zu wenig, um zu segeln, wird gesagt. Nach dem Wetterdienst bekommen wir in der Nordsee Wind aus Südwesten, also Gegenwind. SØRLANDET müsste kreuzen. Der Wachhabende meint, wir hätten dafür nicht genügend Zeit. Bald hebt und senkt sich der Bug in der gegenlaufenden See, immer höher und schneller. Die als Ausguck aufgestellte Christina wird seekrank. Sie soll mit der Schiffsglocke Objekte an Steuerbord mit einem Glockenschlag, an Backbord mit zwei Schlägen und recht voraus mit drei Schlägen melden.

ACHTERSCHIFF: Sechs Mann holen an Steuerbord die Großrah dichter. Einer ist belegt. Auf der anderen Seite wird lose gegeben, gefiert. Das machen die zwei Mann an Backbord, beim Rudergänger. Foto: Friedrich W. Baier

Am anderen Morgen haben wir den Wind immer noch von vorne. Vom Segeln können wir jetzt nur träumen. Das Tauwerk zum Bedienen der Segel ist am Mastgarten und an den Nagelbänken belegt. Diese sind aus Holz. Holz braucht Pflege. Dafür werden Schleifen und Ölen befohlen. Damit wir dort arbeiten können, wird das Tauwerk in die Wanten gehängt.

Christina und mir wird das Schleifen des Ruderkastens zugeteilt. An dessen Seiten ist der Schiffsname angefräst und aufgemalt. Dies gefällt mir gar nicht. So mache ich den Vorschlag, den Schiffsnamen ordentlich einzustemmen. Als auch der Kapitän zustimmt, habe ich eine Arbeit am Schiff, die mir zusagt.

Der Wind wird stärker, weht uns aber weiter ins Gesicht. Die Takelage würde uns bei diesem Kurs gegen den Wind nur bremsen, spotte ich. Man sollte die Masten, die wir gar nicht nutzen, besser absägen. Als wir schließlich nur noch 3,5 Knoten Fahrt machen und das Schiff entsetzlich stampft, wird der Kurs so weit geändert, dass sich die Stagsegel setzen lassen. Mit diesen schafft das Schiff wenigstens 4,5 Knoten; mal auf dem einen, mal auf dem anderen Bug.

Der Ruderstand auf SØRLANDET liegt weit achtern, wodurch mein Arbeitsplatz besonders hoch auf und nieder steigt. Es fällt mir schwer, das Stemmeisen richtig anzusetzen. In den Jahren, als der Segler noch keine Maschine hatte, war es gar nicht möglich, gegen Wind und See zu steuern, und solche Bewegungen gab es nicht. Ich verfluche die Maschine.

Am Abend des 5. Juni kommt an Backbord das Feuerschiff Texel in Sicht. Der Wind ist schwächer geworden und hat auf Süd gedreht. Wir steuern 215 Grad. Würden wir weiter nach Westen drehen, könnten wir ein gutes Stück segeln. Doch unser Kapitän will, wegen des dichter werdenden Schiffsverkehrs vor Dover, nicht in die Nacht hineinsegeln.

> „Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution ist Geschichte. Abenteurer sollen jetzt das Schiff segeln."
>
> Olav D. Kongevold, Commander a. D. der norwegischen Marine

Segel bevorzugt!

Wir sind durchs Skagerrak und die ganze Nordsee zum Kanal motort! In vielen Hosentaschen gärt eine Meuterei. Wenn ab Dugeness auf dem Westkurs nicht gesegelt wird, bricht sie aus. Aus der Gerüchteküche höre ich, dass in der Nacht im Kartenhaus über das Segeln auf den letzten 80 Meilen gesprochen wurde. Ich will nichts versäumen und gehe daher zum Ende meiner null

bis vier Wache nicht in die Koje. Die Neuen erhalten den Befehl, die Rahen an Steuerbord anzuprassen. Das hört sich gut an. Als der Wachführer Freiwillige sucht, um Segel loszumachen, kommt Stimmung auf. Viele heben die Hand.

Unglaublich, wie flink die Trainees aufentern. Sowie Zeisinge gelöst sind, beginnt das Segeltuch an den Rahen zu flattern. An Deck verteilt die Stammbesatzung die Tampen, an denen gezogen werden soll. Zuerst werden die Schoten der Untermarssegel steifgesetzt. Das Hämmern der Maschine verstummt. SØRLANDET beginnt zu segeln. Viele Hände werden für die Ober-Marsfallen gebraucht. Wir laufen diese über Deck aus und packen dabei das gegenläufige Fall des nächsten Mastes. So entfaltet sich Segel um Segel bis hinauf zum Royal. Das Schiff neigt sich nach Lee und beginnt zu laufen. Welch ein schönes Gefühl und welch herrlicher Anblick! SØRLANDET hat sich total verändert und mit ihr die Mienen der Mannschaft. Viel Tauwerk liegt an Deck herum, das jetzt aufgeschossen werden muss. Daneben trimmen wir die Rahen, um die größtmögliche Fahrt herauszuholen.

Das Schiff beginnt zu laufen

Wir sehen die Festungstürme der Einfahrt zum Kriegshafen, als, etwas spät, der Befehl zum Segelbergen kommt. Jetzt zeigt sich, dass die Trainees keine Übung haben. An vielen Stellen hakt es und manche Rah hängt schief, weil Schot oder Geitau übersehen wurden. Ben und seine Matrosen springen ein und verhindern, dass Schäden in der Takelage entstehen.

Ein Marineschlepper ist ausgelaufen, um uns hereinzuziehen. Solange noch Segel stehen, bleibt er in respektvollem Abstand zu unserem Bug. Er scheint zu wissen, dass, wenn eine Bö einfällt, wir sofort schneller werden. Bei der abgetakelten Fregatte FOUDROYANT fällt unser Anker – direkt vor der Stadt. Drei Kabellängen entfernt ragt die mächtige Takelage von Nelsons Flaggschiff VICTORY über die Gebäude der Admiralität.

Ich meine, dass mir jetzt ein Schluck Tee und ein Bissen Brot zustehen, und gehe unter Deck. Gestern habe ich bis zu Beginn meiner Wache um Mitternacht nur zwei Stunden geschlafen. Doch der Chief holt mich wieder an Deck, um die Segel aufzutuchen. Ich sei doch einer von denen gewesen, die unbedingt segeln wollten. Die acht Mann aus Hamburg würden nicht mehr arbeiten, sie verließen gerade das Schiff. Wolfgang hat mit seinem Funktelefon bei der Hafenbehörde angerufen und die Einreise geregelt. Auch die Rückfahrt mit Bahn und Fähre hat er organisiert. Die Hamburger denken wohl, dass sie mit den 269 US-Dollar für die Ausbildung genug geleistet haben, zudem jeder noch An- und Abreise bezahlen muss.

GROSSMAST: Eine Hand fürs Schiff und eine Hand für sich selbst gilt nur auf einem Dampfer. Auf einem Segelschiff braucht man beide Hände und Kontakt mit dem Schiff – zum Beispiel beide Beine auf dem Fußpferd und den Bauch auf der Rah.
Foto: Friedrich W. Baier

Es lichten sich die Reihen

An Deck sind nur wenige dabei, das Tauwerk aufzuschießen. Auf den Rahen arbeitet keiner. Kein Wunder: Sind wir doch in England, wo es meist regnet … so auch jetzt.

In Portsmouth behandelt man uns wie ein Kriegsschiff einer befreundeten Nation, was uns einen Liegeplatz sichert und Hafengebühren sowie Schlepperkosten spart. Unser Kapitän und die Steuerleute werden ins Kasino eingeladen. SØRLANDET ist, wie man sagt, ein trockenes Schiff. Es gibt zum Trinken nur Wasser und Ersatzkaffee. Der in Norwegen unbezahlbare Alkohol kostet hier beinahe nichts. So ist es verständlich, dass jeder, der wachfrei hat, in den Pub geht.

Aber der Mangel an Seglern ist schmerzlich. Oben auf den Rahen werden es immer weniger. Zuletzt stehe ich mit einem Norweger alleine auf den Fußpferden des Kreuzmastes und schicke meine Tochter an Deck umher, um Gordings los- und wieder festzumachen.

Am Sonntag stemme ich die letzten Buchstaben auf der Steuerbordseite in den Ruderkasten. Für mich ist die Reise in Portsmouth zu Ende. Wenn das Schiff von Boston nach Europa zurücksegelt, will ich wieder an Bord sein. Nachdem ich verspreche, dabei den Schiffsnamen auf der anderen Seite einzustemmen, werden wir als gute Kameraden freundschaftlich verabschiedet. ⚓

IN PORTSMOUTH: Mit den Segelpacken auf den Rahen, damit das Regenwasser ablaufen kann, liegt die SØRLANDET an der Pier im Kriegshafen ihrer Majestät und macht einen guten Eindruck.
Foto: Friedrich W. Baier

Die letzten Raddampfer des Yukon-Rivers

Der Engel der Glücksritter

Heute Touristenattraktion, vor 120 Jahren Hoffnungsträger der Abenteurer im Goldrausch: Von den Heckraddampfern auf dem Yukon sind nur wenige erhalten geblieben. Die KLONDIKE II ist einer von ihnen.

Von Frank Müller

AN LAND: Der Anblick der S.S. KLONDIKE II versetzte sogar goldrauschversessene Glücksjäger einst in Hochgefühle.

Foto: parkscanada.gc.ca/ssklondike

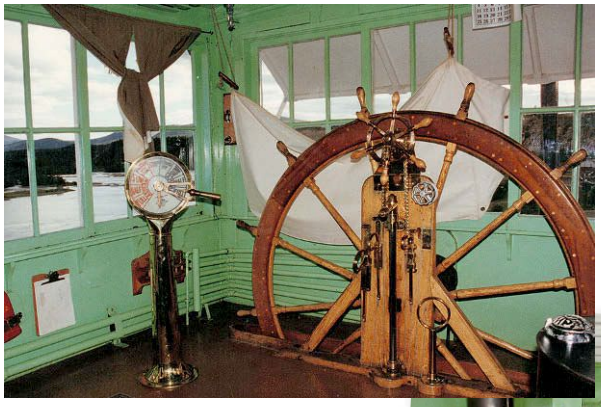
Die KLONDIKE ist heute so heilig, wie sie den Goldgräbern wichtig war. Sie stellte eine ihrer Verbindungen zur Außenwelt dar, zum besseren Leben, dafür arbeiteten und überlebten sie. Der Heizer auf der KLONDIKE verbrannte alle 30 Sekunden einen Baumstamm von zweieinhalb Meter Länge, die Goldsucher brachte das weiter. Und es gab einen Schiffspfarrer, der neben den kirchlichen Pflichten einen schwunghaften Zigaretten- und Whiskyhandel betrieben haben soll.

Als 1896 im Gebiet des Klondike, dem kleinen Fluss an der Grenze zu Alaska, der in der Nähe von Dawson-City in den Yukon mündet, Gold gefunden wurde, verließen Tausende in aller Welt ihre Farmen und Familien, ihre Büros und Werkbänke, um dem Glück in Form des gelben Metalls nachzujagen. Manche kamen überhaupt nicht so weit, sondern verloren schon unterwegs ihr Hab und Gut oder sogar ihr Leben, zum Beispiel auf dem strapaziösen Weg über den Chilkootpass, im Kampf gegen Hunger und arktische Kälte. Manche dann später im rauen Gebirge oder am Fluss beim erfolglosen Goldsuchen. Für andere wiederum wurde das Glück selbst zum Verhängnis. Nur wenige kamen ehrlich zu Reichtum und kehrten mit Erfolg wieder heim. Aber für fast alle hatten der Fluss und eine Dampfersirene eine besondere Bedeutung. Der Dampfer bedeutete Leben, Ausrüstung, Verpflegung, vielleicht Post oder Heimkehr aus dem verfluchten, gelobten Land.

Jack London, Zeitzeuge und Berichterstatter der Ereignisse um den Goldrausch, beschreibt in nahezu jeder seiner Geschichte das Dampfboot als den Hoffnungsträger, entweder am Beginn eines Abenteuers oder oftmals als Retter in der Not. Die Flussschifffahrt mit Dampfern wurde auf dem Yukon bis Fort Selkirk schon seit 1866 betrieben. Dann aber, beginnend mit dem großen Goldrausch im Jahr 1897/98, stieg die Zahl der Dampfer schlagartig an, jetzt als Hauptverkehrsmittel zwischen Whitehorse und Dawson. Am Ende waren in der Zeit von 1866 bis 1937 etwa 250 Dampfer allein für die Yukon Schifffahrt, hauptsächlich für die White Pass & Yukon Co., entstanden.

Flach und gefährlich

Der Yukon galt als gefährlicher Fluss, die Schiffe wurden daher mit extrem niedrigem Tiefgang gebaut, das heißt bei einer möglichen Zuladung bis zu 300 Tonnen durfte der Tiefgang 1,3 Meter nicht überschreiten. Die typischen Abmessungen der Schiffe in der Hochzeit waren etwa: Länge 52 Meter, Breite 10,6 Meter, Tiefgang 1,2 Meter, Verdrängung 200 bis 250 Tonnen. Viele der Schiffe schleppten Frachtkähne, um der Nachfrage an Transportkapazität gerecht zu werden.



IM RUDERHAUS: **An dem Ruder konnten auch gleichzeitig zwei Mann Hand anlegen, wenn ihre Kraft nötig war.**

GLEICHES ESSEN FÜR ALLE: **In der Kombüse wurde für Besatzung und Passagiere dasselbe Essen gekocht.** Fotos: Steffi-Karla Schwarz

1929 entschloss sich die British Yukon Navigation Company, eine Tochtergesellschaft der White Pass and Yukon Route, zum Bau der KLONDIKE. Dieses Schiff verkörperte genau zu diesem Zeitpunkt einen Meilenstein in der Geschichte der amerikanischen Heckrad-Dampfer. Die Ladekapazität wurde mit diesem Schiff auf 300 Tonnen erhöht, um sich den zusätzlichen Lastkahn zu ersparen. Leider ging der erfolgreiche Einsatz des Dampfers im Jahr 1936 jäh zu Ende. Das Schiff lief im Gebiet zwischen Lake Laberge und Teslin River auf Grund und war verloren. Die Gesellschaft beschloss umgehend den Bau der KLONDIKE II, praktischerweise eine Kopie der Vorgängerin.

Von 1937 bis 1952 wurde die KLONDIKE II in erster Linie für den Frachtverkehr auf dem Yukon eingesetzt. Sie beförderte die verschiedensten Arten von Fracht und gelegentlich auch noch Passagiere, der große „Run" war aber längst schon vorbei. Die Company setzte daher auf Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die Strecke zwischen Whitehorse und Dawson City beträgt immerhin 740 Kilometer, die KLONDIKE benötigte dafür etwa 36 Stunden mit einem oder zwei Zwischenhalten zur Aufnahme von Brennholz. Man muss dabei beachten, dass Whitehorse nur etwa 150 Meilen Luftlinie vom Golf von Alaska entfernt ist, der Yukon River aber in die Behring-See mündet, das heißt, dass die Strecke von Whitehorse nach Dawson flussabwärts verläuft. Das wiederum bedeutete für die meisten Goldsucher auf der Heimfahrt von Dawson-City nach Whitehorse eine Fahrt flussauf; dafür benötigte der Dampfer vier oder fünf Tage mit etwa sechs Zwischenstopps zur Brennholzaufnahme.

Die Reise kostete etwa 20 Dollar in der zweiten und etwa 35 bis 40 Dollar in der ersten Klasse. Die Männer der zweiten Klasse wurden meist in den Laderäumen mit untergebracht, die Frauen und Kinder fuhren im zweiten Stock in einer gemeinsamen Kabine. Eine heute noch zu besichtigende Speisekarte offeriert ein reichhaltiges, gutes Menü, das die Fahrgäste der ersten und zweiten Klasse gleichermaßen einnahmen, nur mit dem Unterschied, dass die Passagiere der ersten Klasse in einem großen Salon bedient wurden, während man den übrigen in einer einfachen Kabine am Heck des Schiffes servierte. Als Kühlhaus fungierte ein Aufbau direkt über dem Heckrad, sodass das spritzende Wasser die Kühlung unterstützte.

Festgefahren

Havarien gab es trotz des geringen Tiefganges der Schiffe immer wieder. Saß ein Schiff fest, wurde zuerst das Schaufelrad rückwärts durchgedreht, um eventuell den Rumpf von Kies freizuspülen. Reichte das nicht aus, rammte man Staken in den Flussgrund und versuchte, das Schiff freizuhebeln. Letztlich half es meist, eine Stahltrosse zum Ufer zu spannen, um den Dampfer von der Untiefe zu ziehen. Stahltrosse waren auch an den Stromschnellen der Five Finger Rapids nötig. Vier große Felsen teilen den Yukon hier etwa 40 Kilometer nördlich von Carmarck in fünf Flussarme, von denen sich nur der enge östliche Kanal befahren ließ. Die Strömung war so stark, dass die meisten Dampfer auf diese bis zu fünf Kilometer langen Stahlseile angewiesen waren.

Ein anderes Problem, welches die Schifffahrt jedes Jahr neu behinderte, stellte der Eisaufbruch des Lake Laberge dar. Es dauerte immer etwa zwei Wochen, bis im Frühjahr das aufgebrochene Eis über den Yukon abgeflossen war und die Schifffahrt wieder frei fahren konnte. Etwa ab 1920 half die Flussregulierung durch den Marsh Lake Staudamm, dieses Problem schneller zu beseitigen.

TECHNISCHE DATEN S.S. KLONDIKE II

Erste Fahrt	Mai 1937
Eigner	White Pass & Yukon Co.
Liegeplatz	Dawson City
Länge	64,0 m
Breite	12,5 m
Tiefgang	1,0 m
Besatzung	23 Mann
Verdrängung	1363 t
Passagiere	75
Dampfmaschine	Zweifach-Verbundmaschine
Leistung	525 PS
Letzte Fahrt	1955

KEIN TIEFSTAPLER: Mit ihrem geringen Tiefgang war die KLONDIKE II geradezu prädestiniert, um sie an Land aufzustellen.

LADERAUM: Zwischen Kisten und Fässern mussten sich die Männer der 2. Klasse ihren Schlafplatz suchen.

Fotos (4): Steffi-Karla Schwarz

1950 deutete sich das Ende für die Dampfschifffahrt mit der Eröffnung der All-Wetter-Straßen im Yukon-Gebiet an. Die Dampfer konnten den Fluss nur etwa vier bis fünf Monate im Jahr befahren, die Trucks bringen nun nahezu ganzjährig die Frachten zu den Bestimmungsorten. Schon früher hatte man verschiedene Dampfer außer Betrieb genommen, zum Beispiel die 1908 in Seattle als EVELIN gebaute NORCOM. Sie war im Winter 1931 in der Werft von Shipyard-Island zum Überwintern an Land gezogen worden. Als jedoch im Frühjahr 1932 der Goldrausch endgültig vorbei war, ließ man das Schiff einfach liegen und so liegt es heute noch … inzwischen jedoch verrostet und verfallen, ein kaum heroisches Denkmal.

Eine zweite Karriere?

Um die KLONDIKE II nicht ausmustern zu müssen, versuchte die Gesellschaft, das Schiff als Ausflugsdampfer einzusetzen – ein guter Plan, der allerdings etwa 20 Jahre zu früh kam. Im August 1955 befuhr die KLONDIKE II zum letzten Mal den Yukon und wurde in Whitehorse ins Trockendock gelegt. 1959 erwarb die Kanadische Regierung den Dampfer zum Preis von einem symbolischen Dollar. 1966 verlegte man das Schiff an seinen jetzigen Liegeplatz nahe der ehemaligen alten Schiffswerft in den Rotary Peace Park, nördlich des Robert Service Campground.

Im Yukon-Gebiet leben heute etwa 25 000 Menschen, die Hälfte davon allein in Whitehorse. Es ist daher nicht verwunderlich, dass man die KLONDIKE II als Denkmal in Whitehorse an der Whitehorse Waterfront aufgestellt hat, obwohl ihr Heimathafen Dawson-City war. Dawson-City hatte zwar in der kurzen Blütezeit mehr als 30 000 Einwohner, 1901 waren es aber nur noch etwa 5000, heute sind es kaum noch 1000. Dennoch blieb Dawson bis 1952 Hauptstadt des Yukon-Territory. Erst 1953 stieg Whitehorse zur Hauptstadt am Alaska-Highway auf.

Besucher spielen Kapitän

Von 1967 bis 1987 wurde das Schiff sorgfältig restauriert und verkörpert heute als nationales Denkmal den Zustand der Anfangszeit um 1937. Der Besucher kann hoch oben auf dem Schiff im Steuerhaus stehen und den Stolz des Kapitäns nachfühlen. Er steht vor dem alten Holzsteuerrad, dem Maschinentelegraf und der blanken Schiffsglocke. Direkt hinter dem Steuerhaus ragt steil in den Himmel der hohe Kamin, dahinter der sogenannte Sampsonpfosten. Über diesen Mast läuft über weitere Masten und Streben die Verkabelung, die – für die Heckraddampfer typisch – das schwere Heck mit der Maschinenanlage und dem Schaufelrad versteift hat. Man kann die Kabinen und den Salon besichtigen und auch den Dampfkessel, der bei diesen Schiffen meist ein normaler Lokomotivenkessel war.

LITERATURTIPP

Jäckle, Petra: Kanada – Alaska – Abenteuer an Yukon und Pazifik. Frankfurt am Main, 1993, ISBN 3524-67044-X

Die Geschichte eines weiteren Schiffes, der S.S. TUTSHI, ist interessant und tragisch zugleich. Sie wurde 1917 für die British Yukon Navigation Company in Carcross in Dienst gestellt und erst 1955 ausgemustert. Die Regierung des Yukon-Gebietes erwarb das stillgelegte Schiff und begann eines der engagiertesten Restaurierungsprojekte am Yukon. Mit dem restaurierten Dampfer wollte man besonders in Carcross an die geschäftige Zeit der Flotte der White Pass & Yukon Route (WP&YR) erinnern. Die S.S. TUTSHI sollte die stolze touristische Hauptattraktion am Yukon darstellen.

Im Jahre 1988 konnte man schon mit Führungen auf dem Schiff beginnen und mit Stolz den Fortgang der Restaurierungsarbeiten den immer zahlreicher werdenden Touristen an Bord vorstellen. Umso tragischer dann, als im Juli 1990 ein Brand alle Anstrengungen zunichtemachte und vom fast fertiggestellten Schiff nur noch ein ausgeglühtes Rumpfsegment übrig blieb. Die Tragik der Katastrophe wurde noch zusätzlich getoppt durch die Tatsache, dass im Laufe der Arbeiten als nächster Projektschritt der Einbau der Feuerlöschanlage vorgesehen war.

Wie ein Mahnmal

Heute ist in Carcross am einstigen Liegeplatz des Dampfers nur noch der Hull zu besichtigen, auf dem ein Holzgerüst mit den Abmaßen und der Kontur des Schiffes noch an die einst legendäre S.S. TUTSHI erinnert. Wie ein Mahnmal ragt an der Stelle des Schornsteins ein schwarzes Rohr in die Höhe. In einer Ausstellungshalle lässt eine Multi-Visionsshow die Geschichte des Schiffes und seine angedachte Rolle für den Tourismus Revue passieren. Das reich illustrierte Handbuch vermittelt einen guten Eindruck vom fast fertig restaurierten Schiff und erinnert auch an die lange Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem Klondike. ⚓

Kommen Sie an Bord!

GRATIS!

Buch »Die Schiffe der Deutschen Marine 1990 bis heute«

Die Schiffs- und Bootsklassen der Deutschen Marine, detaillierte Informationen zu den Marineeinheiten und attraktive Fotos: Ein umfassender Überblick.

Und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ SCHIFF CLASSIC kommt alle drei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Geschenk das Buch »Die Schiffe der Deutschen Marine«.

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Das SCHIFF CLASSIC-Vorteilspaket für 2 Jahre

☒ **JA,** ich möchte mein SCHIFF CLASSIC-Vorteilspaket für 2 Jahre

Bitte schicken Sie mir **SCHIFF CLASSIC** ab sofort druckfrisch und mit **10 % Preisvorteil** für nur € 8,–* statt € 8,90 pro Heft (Jahrespreis: € 32,–*) für 2 Jahre alle 3 Monate frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk das Buch »Die Schiffe der Deutschen Marine«**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem 2. Bezugsjahr jederzeit kündigen.

❑ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift ✗

Sie möchten noch mehr sparen? WA-Nr. 620SC61061-62145727

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und **Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung***

❑ pro Jahr ❑ pro Quartal

Ihr Geschenk

IBAN: DE __ __ | __ __ __ __ | __ __ __ __ | __ __ __ __ | __ __ __ __ | __ __

Bankleitzahl Kontonummer

Bankname _____

Datum/Unterschrift ✗

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: SCHIFF CLASSIC Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

* Preise inkl. Mwst, im Ausland zzgl. Versandkosten
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
*** SEPA ID DE63ZZZ00000314764

www.schiff-classic.de/abo

Glückwunsch an die Seenotretter

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist 150 Jahre alt. Sie wurde im Mai 1865 in Kiel gegründet. Die DGSM gratuliert herzlich zu diesem Jubiläum.

Für ihren oft gefährlichen Einsatz vor ihren Küsten, wenn Menschen in Not dringend Hilfe brauchen, dankt die Bundesrepublik Deutschland den unermüdlichen Seenotrettern symbolisch mit einer attraktiven Briefmarke für den Inlands-Standardbrief. Wer noch die klassische Post nutzt, sollte dieses maritime Motiv bevorzugen.

Für seine inzwischen vierte Briefmarke zum Thema Seenotrettung hat Diplom-Designer Andreas Ahrens aus Hannover zwei beeindruckende Fotos miteinander verschmolzen.

Die Sonderbriefmarke zum Jubiläum der DGzRS.

SONDERAUSSTELLUNG IM IMMH

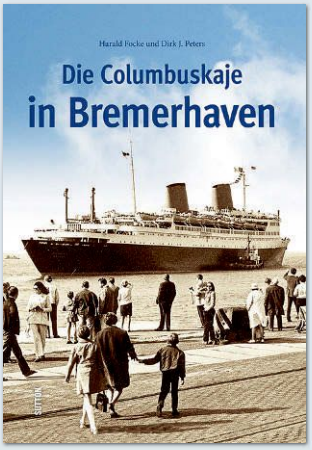
„150 Jahre DGzRS – 150 Retter“

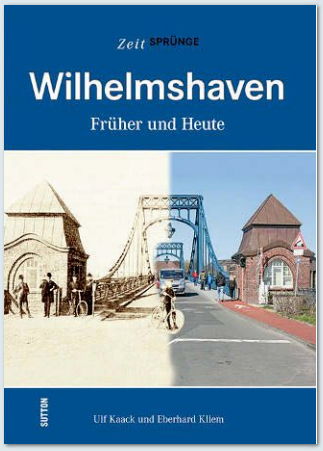
Auch das Internationale Maritime Museum in Hamburg hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger anlässlich ihres 150-jährigen Bestehens gewürdigt, und zwar mit einer Fotoausstellung von Peter Neumann, der seit 40 Jahren die Arbeit der DGzRS dokumentiert. „Mit seinen Bildern liefert Neumann eine Hommage an die Seenotretter, die jedem Wetter, jedem Sturm und jeder rauen See trotzen, um Menschen aus Seenot zu retten“, so das IMMH. „Er berichtet über die Geschichte der DGzRS und liefert Informationen zu Fahrten in Sturm und Eis, den Rettungsleuten und der Flotte der Seenotretter.“

Der Nachbau der AUGUST GRASSOW. Foto: Peter Neumann

Zum Jubiläum der DGzRS hat Peter Neumann das Buch „Respekt“ herausgebracht. Für seine Kamera wurden sogar historische Szenen mit dem vom Verein Historische Seenotrettung in Horumersiel originalgetreu restaurierten Ruderrettungsboot AUGUST GRASSOW nachgestellt. Das dank Korkauftrieb und Lufttanks unsinkbare, achteinhalb Meter lange Boot wurde 1906 auf der Werft Hermann Havighorst in Blumenthal bei Bremen gebaut. Die Muskelkraft von acht Ruderern trieb es vorwärts. Die Einsätze waren kräftezehrend und gefährlich.

Neue Bücher unserer Mitglieder





KURZ NOTIERT

Jahrestagung in Stralsund

Die Jahrestagung der DGSM zum Thema „Schiffbau und Schifffahrt im Ostseeraum“ findet vom 13. bis zum 15. November 2015 in Stralsund statt, genau gesagt im Löwen’schen Saal des Rathauses am Alten Markt. Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow hat die Schirmherrschaft übernommen.

Die Mitgliederversammlung ist für Samstag, den 14. November 2015, im Ozeaneum Stralsund geplant.

Bordtagebuch gerettet

Bei einer Haushaltsauflösung wurde eine unscheinbare Kladde entdeckt, die sich als Bordtagebuch des Kleinen Kreuzers SMS BREMEN herausstellte. Es war 111 Jahre verschollen und konnte jetzt von der DGSM an das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven übergeben werden.

Mitglieder verstorben

DGSM-Ehrenmitglied Kapitän Otto-H. Nachtigall starb am 26. Januar 2015 mit 100 Jahren. Die Regionalgruppe NRW ehrt ihn am 25. Juli im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg mit einer Tagung.

Mit 90 Jahren ist unser langjähriges Mitglied Horst Bredow am 22. Februar 2015 gestorben. Die DGSM trauert um den Gründer und langjährigen Leiter des Deutschen U-Boot-Museums und -Archivs.

Landesverband gegründet

Im Stralsunder Rathaus wurde am 21. März 2015 der Landesverband Mecklenburg-Vorpommern der DGSM offiziell ins Leben gerufen. Zahlreiche Vertreter aus dem maritimen, wissenschaftlich-historischen Umfeld sowie aus Politik und Wirtschaft nahmen an dem feierlichen Gründungsakt im Beisein des Ersten Stellvertreters, des Oberbürgermeisters und Senators Dieter Hartlieb, teil. Regionalleiter ist Dr. Thomas Förster. Er ist Unterwasserarchäologe und arbeitet am Deutschen Meeresmuseum Ozeaneum in Stralsund.

HANS-GEORG PRAGER – WARUM ICH IN DER DGSM BIN

„Ich will das maritime Bewusstsein stärken!“

Hans Georg Prager, Jahrgang 1925, lebt zurzeit in Hamburg. Er fuhr in Krieg und Frieden viele Jahre auf allen Weltmeeren zur See. Als Fregattenkapitän d. R. gehörte er zur Seenotfliegerei, dem Such- und Rettungsdienst. In der Seeverkehrswirtschaft war er Konsulent, bei Cap Horniers ist er Ehrenmitglied.

Seit den 1950er-Jahren hat Prager fast 30 erfolgreiche Sachbücher verfasst, war langjähriger Redakteur von „Koehlers Flottenkalender“ und „Nauticus“. 1981 bewahrte er den Dampfeisbrecher STETTIN als technisches Kulturdenkmal vor der Verschrottung. Im neuen Jahrbuch der DGSM hat er einen Aufsatz über den Hamburger Reeder John T. Essberger veröffentlicht.

Hans Georg Prager. Foto: privat

Winkspruch: Herr Prager, warum haben Sie 1971 die DGSM mit begründet?

„In Deutschland fehlte damals das breite maritime Bewusstsein, wie wir es besonders aus Großbritannien kennen. Ein Industriestaat ohne Rohstoffe ist angewiesen auf die überseeische Handelsschifffahrt; das wollten wir einer breiten Öffentlichkeit auch im Binnenland vermitteln. Wir wollten die Deutschen durch Vorträge, Tagungen und populäre Bücher an die Seefahrt heranführen. Dafür haben wir die DGSM gegründet. Es ging darum, umfassend historisch und aktuell über Handelsschifffahrt und Marine zu informieren.

Winkspruch: Was halten Sie von SCHIFF CLASSIC?

Wir haben 1973 die Zeitschrift „Schiff & Zeit“ ins Leben gerufen, die sich über 40 Jahre lang ganz gut entwickelt hat. Und doch bin ich froh, dass es jetzt SCHIFF CLASSIC gibt. Das Magazin ist ein Volltreffer, und zwar erfreulicherweise in ganz Deutschland und sogar in Österreich, in Holland und in der Schweiz. Mir gefällt die Vielfalt ziviler und militärischer Themen. Sogar die Seeluftfahrt wird berücksichtigt. Die vorzüglichen Abhandlungen über maritime Technikgeschichte faszinieren selbst geschichtslos aufgewachsene junge Menschen.

Das DGSM-Jahrbuch ist erschienen

Für Mitglieder kostenlos – auch im Buchhandel bestellbar.

Unter dem Schwerpunktthema „Seefahrt in der Antike“ haben die beiden Herausgeber Kathrin Orth, M. A., Eberhard Kliem, Fregattenkapitän a. D., beide Mitglied des DGSM-Vorstands, die Vorträge abgedruckt, die 2014 auf der Jahresversammlung der DGSM im Museum für Antike Schifffahrt in Mainz gehalten wurden. Sie spannen den Bogen von den Papyrusbooten der Ägypter und dem attischen Seewesen bis zur Handelsschifffahrt im Mittelmeer der römischen Kaiserzeit, der Grenzsicherung am Rhein gegen die Germanen und einer Beschreibung der „Periploi“, der ersten Seehandbücher und Segelanweisungen, in denen navigatorisches und seemännisches Wissen aufgezeichnet wurden. Im zweiten Teil werden Beiträge aus der Arbeit der DGSM-Regionalgruppen veröffentlicht oder solche, die der DGSM von Mitgliedern und Interessenten angeboten wurden. Das Jahrbuch ist auch im Buchhandel erhältlich.

Winkspruch

Die Seiten der DGSM in SCHIFF CLASSIC

Redaktion:
Harald Focke

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net

Über das Selbstverständnis der Kriegsmarine 1944/45

Vom Dickschiff zum

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

Die folgenden Zeilen mögen auf den ersten Blick irritieren. Doch sie spiegeln das Empfinden eines unmittelbaren Zeitzeugen wider, der von Werten geprägt war, die heute als überholt gelten: „Auf den obersten Kriegsherrn wird ein Attentat verübt und die Männer, die auf ihn vereidigt sind, scheint es kaum zu kümmern. Sie reden nicht einmal darüber. Dafür jubeln sie einem neuen Jahr entgegen, von dem sie wissen, dass es in eine Katastrophe führen muss. Nichts scheint mehr normal in diesem Jahr 1944, oder vielmehr: Das Anormale wird zur Norm, das Absurde zur Regel.“*

Diese Zeilen stammen aus einem kleinen Aufsatz, den mein Vater, Jahrgang 1925 und gegen Kriegsende Kadett in der 8. Minensuchflottille, in einem wissenschaftlichen Band über das „Kriegsjahr 1944“ verfasst und mit „Normalität des Anormalen?“ betitelt hat. Das trifft den inneren Zustand der Kriegsmarine in der letzten Phase des Zweiten Weltkrieges genau.

Die Unwirklichkeit des Krieges

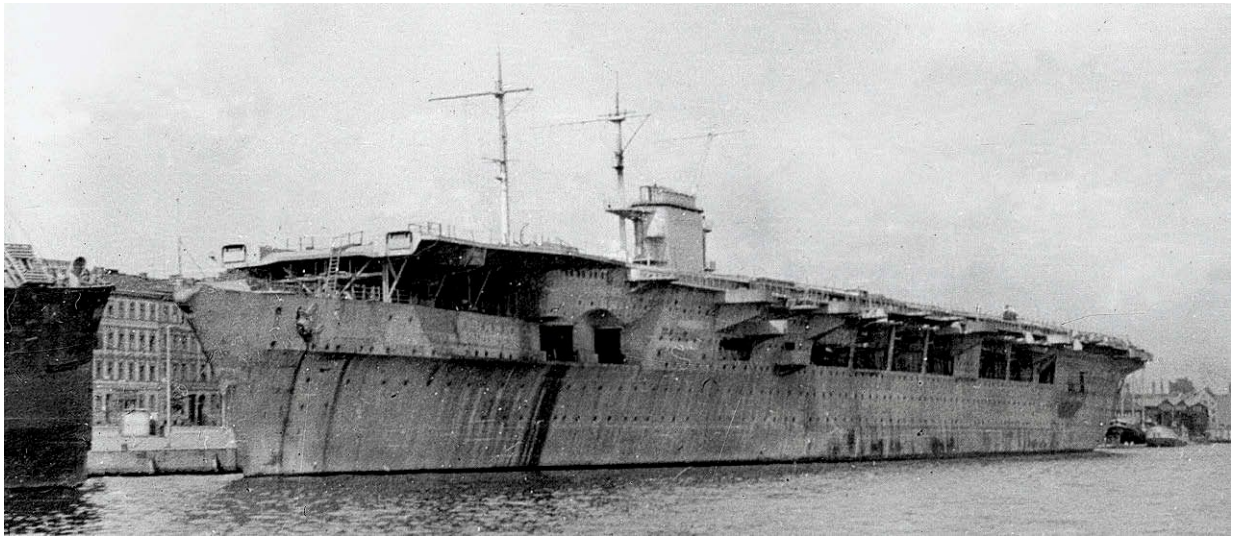
1944 war gekennzeichnet von einer banalen Normalität, sich längst schon in das Anormale gefügt zu haben. Nur Traumtänzer, „150-Prozentige“ und Realitätsverweigerer glaubten noch an das Unmögliche: den „Endsieg“, der den Menschen tagtäglich von einer immer dreisteren Propaganda-Maschinerie eingehämmert wurde. Doch im Volk war das Vertrauen längst erloschen. Im Angesicht näher rückender Fronten in Ost und West und einer nicht zu übersehenden Überlegenheit der Alliierten blieb vielen nur noch die Flucht ins Surreale.

Mein Vater erinnerte sich noch genau an die Stimmung im U-Stab in Swinemünde, wo er den Jahreswechsel 1944/45 verbrachte: Punkt 12 Uhr begann überall ein Höllenlärm, auf den Schiffen stiegen Leuchtraketen in den Himmel, Sirenen ertönten ringsum, es knatterte und knallte mörderisch, sogar Kanonenschüsse wurden gelöst. Man stieß beschwingt an und wünschte sich wahrhaftig ein gutes neues Jahr! Es herrschte im wahrsten Sinne eine Bombenstimmung. Er erklärte sich die ausgelassene Fröhlichkeit mit einer seltsam entrückten Endzeitemphase, die den zum Untergang verurteilten Menschen offensichtlich dazu treibt, feste Bräuche besonders intensiv wahrzunehmen – und zu leben, solange man noch leben darf.

Ein maritimes „Drittes Reich“?

Die Visionen und Wünsche eines jungen Seekadetten, der von einer riesigen Schlachtflotte und 400 laufend in See stehenden U-Booten geträumt hatte, um mit ihnen die Meere der Welt zu beherrschen, waren wie Seifenblasen zerplatzt. Am Ende stand er wie Millionen andere Soldaten und Zivilisten vor dem Nichts und war froh, den Krieg halbwegs unbeschadet überstanden zu haben.

Dabei waren solche maritimen Vorstellungen wie die, dereinst über eine gigantische Marine zu verfügen, kei-



DER TRAUM VON DER SEEMACHT: **Der einzige deutsche Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN kam nie zu einem Einsatz – außer als Holzlager der Kriegsmarine**
Foto: picture-alliance

*Günther S. Wegener: Die Normalität des Anormalen – Ein Essay, in: Kriegsjahr 1944. Im Großen und im Kleinen, hrsg. v. Michael Salewski und Guntram Schulze-Wegener (Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft, Beihefte Bd. 12), Stuttgart 1995, S. 194.

„Molch“

neswegs nur Phantasien eines Spätpubertierenden, sondern kursierten seit Jahren in den Köpfen der Seeoffiziere, gingen sie doch auf Forderungen der Seekriegsleitung (Skl) von 1940 bis 1942 zurück. In amtlichen Dokumenten ist von 25 Großkampfschiffen, acht Flugzeugträgern, 50 Kreuzern, 150 Zerstörern sowie einer Handelsschutzflotte mit 50 Torpedobooten, 250 Minensuch- und Räumbooten, 100 Schnellbooten, zahlreichen Flakkreuzern und U-Jägern die Rede! Als Jahr der Verwirklichung dieser Superflotte galt spätestens 1949, von Großadmiral Erich Raeder selbst ins Spiel gebracht.

Auf einer Karte der Operationsabteilung der Seekriegsleitung merkte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine mit grünem Stift am oberen Rand an: „194…“. Russland ist geschlagen, Amerika auch und vorzüglich noch im laufenden Jahrzehnt wird Japan von der deutschen Riesenflotte zerschmettert. Görings mächtige Luftwaffe kontrolliert jede Bewegung auf der Erde, die der deutsche Dreizack beherrscht. Die Weltmacht, die Kaiser Wilhelm II., Großadmiral Alfred von Tirpitz und Raeder immerzu im Munde geführt haben, ist nah wie nie … Und doch schon so unerreichbar fern, weil auf den Schlachtfeldern Russlands die Wehrmacht verblutete.

Tatsächlich hat mein alter Herr, schon bevor er zur Marine kam, immerzu nach Schlachtschiffen und Flugzeugträgern Ausschau gehalten; er wusste, dass GRAF ZEPPELIN im Bau war. Gerüchte über einen Hilfsflugzeugträger mit dem klingenden Namen „EUROPA“ drangen zu den Jungs durch. Aber es war nicht nur „EUROPA“, deren Umbau zum Hilfsflugzeugträger Hitler am 13. Mai 1942 befahl, auch GNEISENAU, SEYDLITZ und POTSDAM kamen hierfür infrage. Auf ihnen sollten Jäger und Bomber landen und starten und die Welt in Atem halten.

Bittere Enttäuschungen

Doch der Offiziersanwärter hat nie einen einzigen Flugzeugträger, Hilfsflugzeugträger oder Flugdeck-Kreuzer – also auf der Basis von Kreuzern – zu Gesicht bekommen. Noch nicht einmal ein Schlachtschiff. Das Äußerste waren Zerstörer, und mit denen konnten die Lords die Welt nicht erobern. Dem angehenden Marineoffizier hätte spätestens seit der Übernahme des Oberbefehls durch Karl Dönitz am 30. Januar 1943 bewusst werden müssen, dass es mit einer deutschen Welteroberungsflotte nichts werden würde.

Als Hitler Großadmiral Raeder entließ, war dies nicht nur ein Reflex auf die erfolglosen schweren Einheiten, denen der ObdM immerzu das Wort geredet hatte, weil er in den Denkmustern des Ersten Weltkrieges gefangen war, sondern auch die faktische Beerdigung aller maritimer

Großmachtphantasien. Der neue Befehlshaber, Dönitz, stand wie kein anderer für den Krieg mit Unterseebooten, für eine moderne U-Flotte, die unter dem Druck der Menschen- und Materialengpässe schneller und leichter zu bauen war als Großkampfschiffe, womit der überzeugte Nationalsozialist und Rationalist Dönitz völlig richtig lag.

AM HAKEN: **Etwas für Freiwillige war das Kleinst-U-Boot Molch, hier ohne die beiden Torpedos in den Seitenhalterungen.**

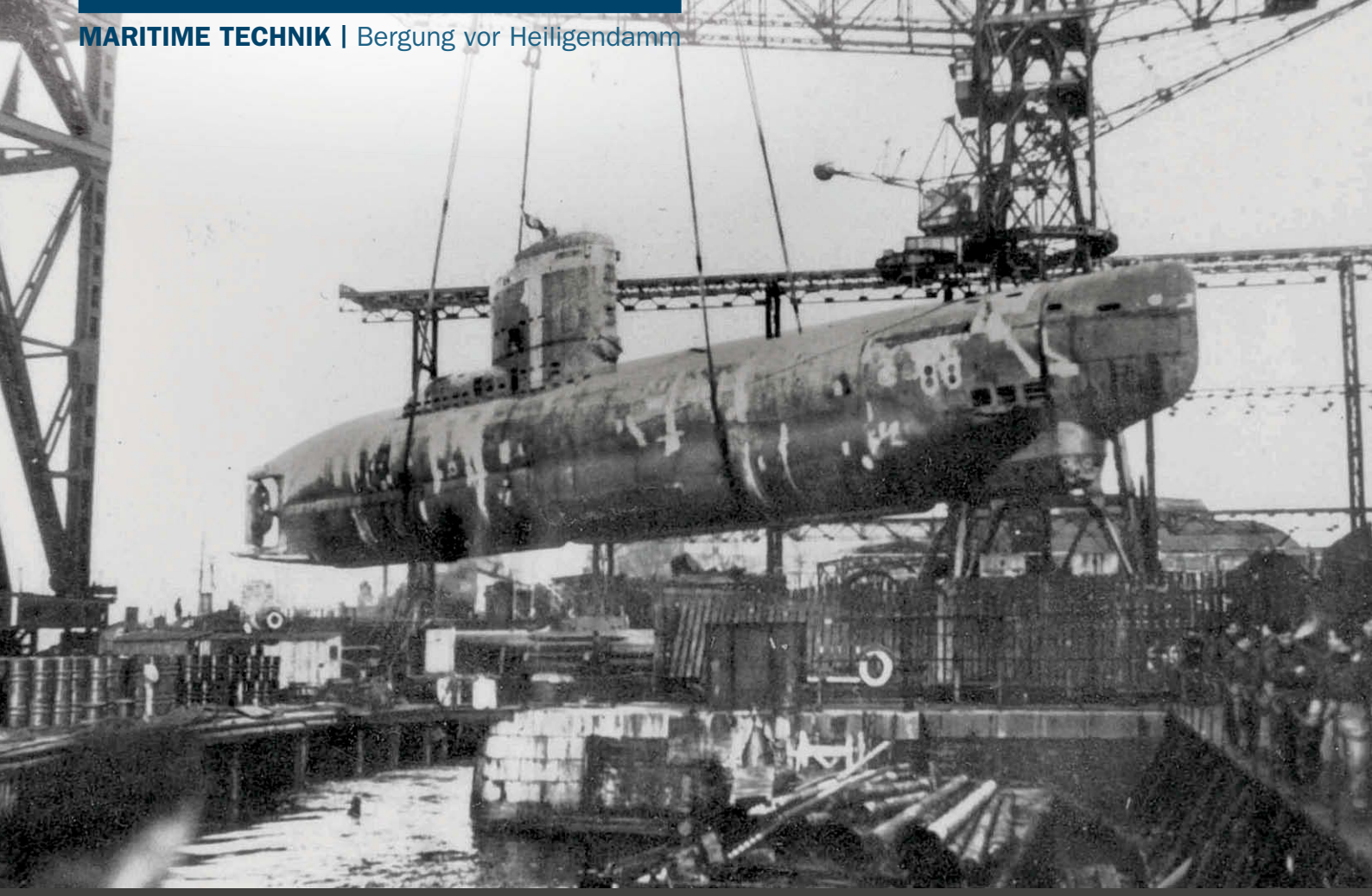
Foto: picture-alliance

Verwaltung des Mangels

Werften und Zulieferindustrie begannen unter dem alliierten Bombenhagel zu zerbrechen, die U-Boote aber konnten sektionsweise an verschiedenen Orten produziert und fertiggestellt werden. Dies gelang zumindest eine Zeit lang, bis selbst die U-Boote zu groß wurden und Kleinkampfmittel als letztes maritimes Aufgebot gegen den Feind in See gingen. Dass mein Vater, der – wie die meisten seiner Kameraden – in den großen Pötten die Verwirklichung ihrer maritimen Sehnsüchte sahen, noch kurz vor Toresschluss die Kommandierung zu den Kleinst-U-Booten erhielt, ist die Ironie seiner ganz persönlichen Geschichte. ⚓

AUF DEM SCHROTTPLATZ **alliierter Beutesammler: viele Einmanntorpedos „Neger“ und ein Molch im Vor-dergrund.**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



KRANFAHRT: U 2344 geriet nach dem Krieg nicht in Vergessenheit: Hier ist das Boot in der Neptun-Werft 1955 zu sehen, nach der Hebung durch Streitkräfte der DDR. Foto: Sammlung Dieter Flohr

Verwirrspiel um U 2344

Ein U-Boot und seine Geheimnisse

18. Februar 1945: Vor Heiligendamm sinkt U 2344 nach einer Kollision auf den Grund der Ostsee. Zehn Jahre später wird das U-Boot gehoben – und mit dem Boot kommen eine Menge Fragen an die Oberfläche, wie sich unser Autor erinnert. Von Dieter Flohr

Als wir „Seemollis“ der Ingenieur-Offiziers-Lehranstalt in Kühlungsborn häufig mit der Kleinbahn fuhren, konnten wir neben der kleinen evangelischen Waldkirche ein Kriegsgräberfeld sehen. Die mit Birkenkreuzen bestückten, in Reih und Glied angeordneten Gräber waren damals gepflegt, eines davon lag vor der Reihe, so als hätte man dort einen Vorgesetzten begraben. Ältere Kameraden wollten wissen, dass es sich wohl um Angehörige der Besatzung eines U-Bootes gehandelt habe, das vor Heiligendamm noch in den letzten Tagen des Krieges gesunken war.

Viele Jahre später, als ich 1960 in das Kommando der Volksmarine versetzt wurde und die dortige Bildstelle leitete, übernahm ich auch eine Kiste mit Dokumenten. Diese stammten aus jenem Boot. Dann fand ich auch Fotos, die ein gehobenes U-Boot im Schwimmdock der Neptunwerft zeigten. Es war das U 2344, gesunken vor Heiligendamm am 18. Februar 1945 und zehn Jahre später geborgen durch die Volkspolizei-See. Das

VOLLE FAHRT: So stellte sich die Volksmarine mit U 2344 ihre Ostantwort auf den Westen vor. Ein Typ XXIII-Boot im Einsatz wie U-HAI 1956.
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

HECKANSICHT: Nach zehn Jahren auf dem Grund der Ostsee wieder in der Werft: das Heck mit der Schraube und den Tiefenrudern von U 2344. Foto: Sammlung Dieter Flohr

Schicksal dieses Klein-U-Bootes vom Typ XXIII ließ mich fortan nicht mehr los. Obwohl es in den folgenden Jahren, insbesondere nach 1990, im Zusammenhang mit Artikeln über eine angedachte U-Boot-Waffe der DDR-Marine, verschiedene Erklärungen zur Tragödie vor Heiligendamm gab, haben mich diese nie vollends zufriedengestellt. Offenbar wurde noch in der Kriegsmarine, aber auch später, der genaue Hergang des Unglücks, das immerhin elf junge Matrosen das Leben kostete, irgendwie verschleiert oder missdeutet.

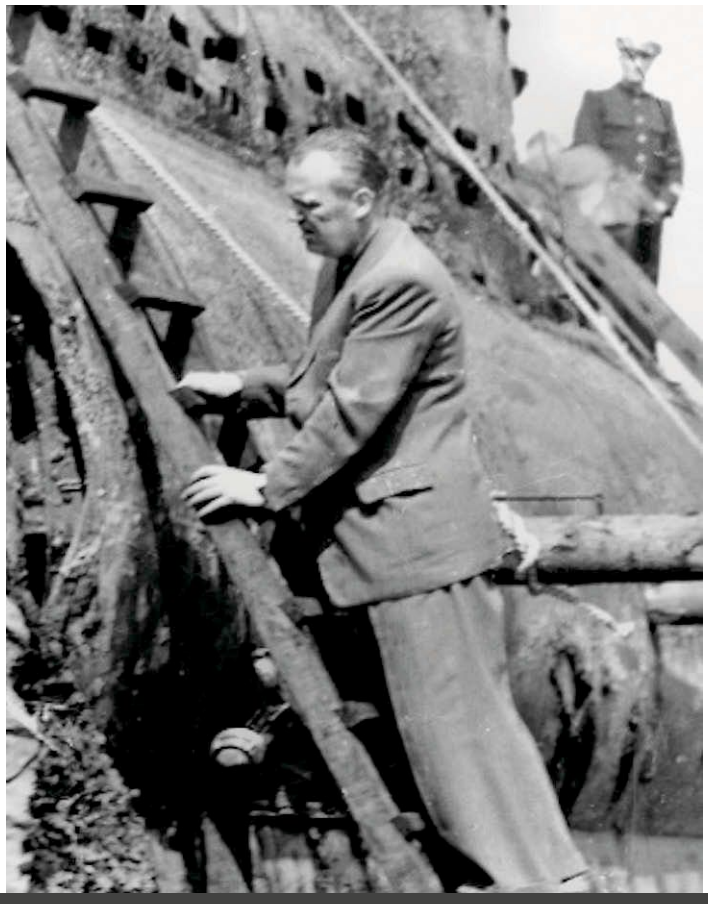
Kollision mit Folgen

Was geschah an jenem 18. Februar? An dem verhängnisvollen Tag befanden sich vier U-Boote Typ XXIII der 32. U-Flottille zur Torpedo-Schießausbildung im Seegebiet westlich Warnemünde, unter ihnen wohl auch U 2336. Dieses Boot hatte davor gerade die Ausbildungsgruppe-Front (Agrufront) auf der Halbinsel Hela mit dem Ziel Hamburg/Werft verlassen. Da aber noch Restarbeiten auszuführen waren, dürfte es die große Distanz jedoch nicht ohne einen Zwischenaufenthalt in Warnemünde absolviert haben. Datumsangaben sind nicht überliefert. Denkbar ist also, dass es in Warnemünde auch noch an der Torpedo-Schießausbildung teilnahm. Am frühen Nachmittag des 18. Februar wurde die Ausbildung beendet. In Kiellinie nahmen die beteiligten vier Boote Kurs auf Warnemünde, wo die sogenannte Schießflottille stationiert war. Gegen 13 Uhr passierte dann das Unglück: U 2344 wurde von U 2336 gerammt.

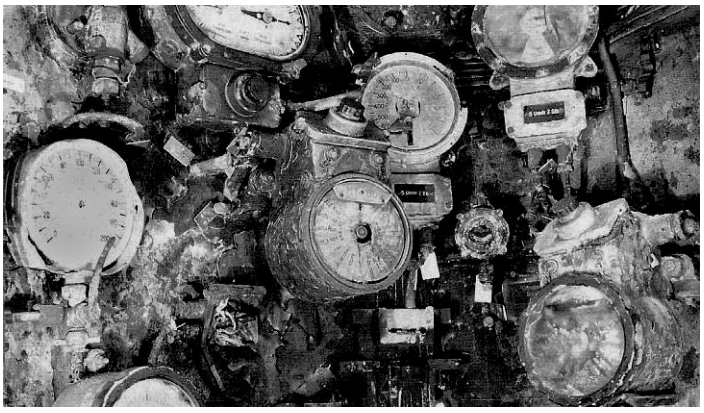
Es kam sofort zu einem erheblichen Wassereinbruch und das Boot sank in Sekundenschnelle auf den Grund der Ostsee. Lediglich der Kommandant, Oberleutnant der Reserve Hermann Ellerlage, und zwei Mann der Brückenwache wurden von ihren Kameraden aus der kalten See gefischt. Elf weitere Besatzungsmitglieder konnten sich aus dem sinkenden Bootskörper nicht mehr retten und starben den Seemannstod. U 2336 unter Oberleutnant zur See Jürgen Vockel blieb aber fast unversehrt. Es verlegte unmittelbar nach der Havarie nach Hamburg, überstand am 31. März 1945 sogar einen alliierten Luftangriff, wobei jedoch der Kommandant Vockel, neben dem Boot an Land stehend, sein Leben verlor. Darauf übernahm Kapitänleutnant Emil Klusmeier das Kommando von U 2336 und lief wenig später zur ersten Feindfahrt von Kristiansand aus. Eine Kriegsgerichtsverhandlung zur Klärung der Havarie wurde anberaumt, kam allerdings wegen des Kriegsendes am 8. Mai nicht mehr zustande.

61 U-Boote vom Typ XXIII

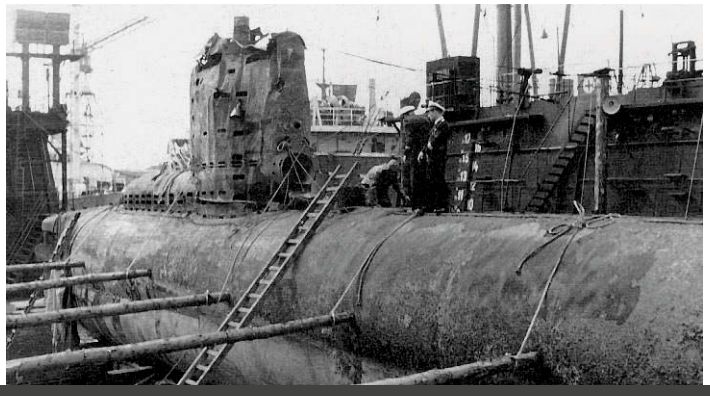
Rückblick: Als die Kriegsmarine den gescheiterten U-Boot-Krieg noch einmal forcieren wollte, entwickelte die Werftindustrie neben dem Elektro-U-Boot XXI auch den Typ XXIII. Es wurden noch 61 Boote in der Deutschen Werft AG Hamburg seit dem 12. Juni 1944 fertiggestellt, 31 übernahm die Kriegsmarine. Lediglich sechs einsatzfähige Boote gingen noch auf Feindfahrt und versenkten bis zum 7. Mai fünf Frachtschiffe. Die selbst versenkten U 2365 und U 2367 wurden nach der am 5. Mai 1955 abgegebenen Souveränitätserklärung für die Bundesrepublik Deutschland nahe der Insel Anholt



IN ZIVIL: Der Chef des Stabes der Volkspolizei-See, Konteradmiral Heinz Neukirchen, begutachtet die Beschädigung des Druckkörpers. Neukirchen trug zivil aufgrund der strengen Geheimhaltung.



WIE EIN BIOTOP: Zehn Jahre unter Wasser haben an den Instrumenten in der Zentrale ihre Spuren hinterlassen.



GESICHERT: Das aufgepallte U 2344 im Schwimmdock der Neptunwerft in Rostock.

Fotos (4): Sammlung Dieter Flohr

ausfindig gemacht, gehoben, instand gesetzt und als HAI und HECHT von der Bundesmarine in Dienst gestellt.

Die Hebung von U 2344

Diese Nachricht beunruhigte die Marineführung der DDR, die sofort reagierte. Ein Jahrzehnt war das Wrack von U 2344 vor Heiligendamm unbehelligt geblieben. Nun geriet es wieder ins Fadenkreuz. Man wollte wissen, mit welchem Gegner man es zu tun bekommen würde, und das Boot eventuell für die eigene U-Jagd-Ausbildung der KS-Bootsbesatzungen nutzen. So tauchten beim ehemaligen Kommandanten Ellerlage in Westdeutschland zwei geheimnisvolle Männer in Ledermänteln auf und versuchten an Informationen zu gelangen.

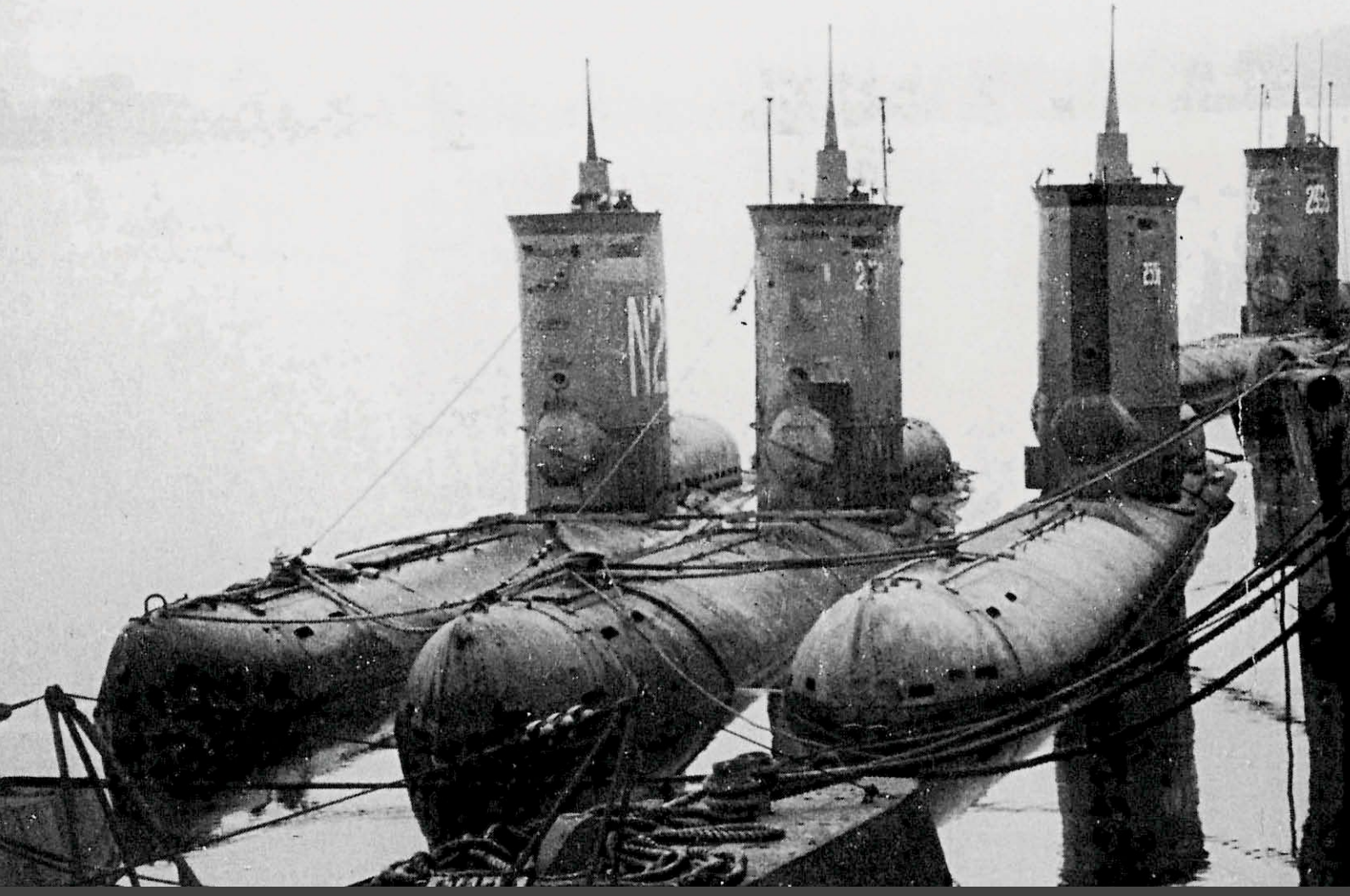
Dann übernahm die Bergungseinheit der Volkspolizei-See unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Reichmuth die Hebearbeiten vor Heiligendamm. Die Position war bekannt: 54 Grad 17,35 Minuten Nord und 11 Grad, 46,30 Minuten Ost. Dort beträgt die Wassertiefe etwa 21 Meter, dennoch gestaltete sich das Vorhaben mit nur einfachen Hebezylindern, offenbar wegen der Seitenlage des Wracks, kompliziert, es gelang aber. Das Boot wurde im Schwimmdock der Neptunwerft aufgepallt und durch das Kriminaltechnische Institut Berlin untersucht. Da man mit giftigen Gasen rechnete, drangen Pioniertaucher der Marine unter Vollschutz in das Innere vor und fanden nach und nach die Skelette von elf Seeleuten.

Der Bootskörper selbst hatte neben Blechschäden seitlich am Turm in Höhe des Maschinenraumes einen ein Meter langen und 20 Zentimeter breiten senkrechten Riss in der oberen Druckkörperschale. Durch diesen war 1945 das Wasser eingedrungen, wodurch das Boot rasend schnell sank. Der Chef des Stabes, Konteradmiral Heinz Neukirchen, überzeugte sich vom Ausmaß der Beschädigungen und akzeptierte, dass der Druckkörper nicht zu reparieren war. So wurde das Boot sorgfältig vermessen und schließlich 1957 abgebrochen.

Augenzeugen berichteten, dass die sterblichen Überreste in kleine Kästen gelegt wurden und abtransportiert werden sollten. Da trat das Ministerium für Staatssicherheit auf den Plan. Zunächst verfügten die Behörden, die Überreste nach Berlin zu schaffen, um sie dort anonym beizusetzen. Es war ja so, dass in der sowjetisch besetzten Zone und auch in der DDR zwar die gefallenen oder in den Lazaretten verstorbenen Soldaten auf Gräberfeldern der Friedhöfe beigesetzt wurden, aber keine sonstigen Soldatengräber oder Erinnerungstafeln mehr angelegt werden durften. Auch in diesem Falle befürchtete man, dass eine Art Wallfahrtsstätte für überlebende U-Boot-Fahrer entstehen könnte.

Drama um die Kriegstoten

Als aber ein Brief des Kommandanten Hermann Ellerlage im Marinestab eintraf, in dem er verlangte, seine tote Besatzung zu überführen, wurde diesem laut Aussage vom damaligen Leiter der Abteilung Technik der VP-See, Korvettenkapitän Hans-Georg Rieschke, mitgeteilt, dass man auch in der DDR die toten Matrosen in Würde beisetzen werde. Daraufhin brachte man die Überreste zum Neuen Friedhof in Rostock. Der spätere Kapitän zur See Freitag bestätigte mir gegenüber, dass er Zeuge der Beisetzung als Abgesandter der Marine war und an den Gräbern auch militä-



GUT VERSCHNÜRT: Typ XXIII-Boote liegen während der Ausbildung in Warnemünde nebeneinander im „Päckchen“ an der Pier.

risch grüßte. Eine Anfrage meinerseits bei der Friedhofsverwaltung im Jahre 1996 förderte jedoch nicht zutage, wo man die Gräber tatsächlich angelegt hatte.

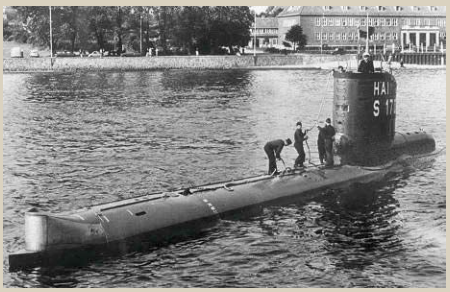
Von den elf Toten ließen sich allerdings nur sieben Seeleute identifizieren. Warum die anderen fünf ihre Erkennungsmarken nicht bei sich hatten und es auch bei der Personalstelle der 32. U-Flottille in Hamburg keine Übersicht gab, wie und mit wem die Boote in den letzten Kriegstagen noch besetzt worden waren, ist ein weiteres ungelöstes Rätsel.

Neu bewertete Havarie

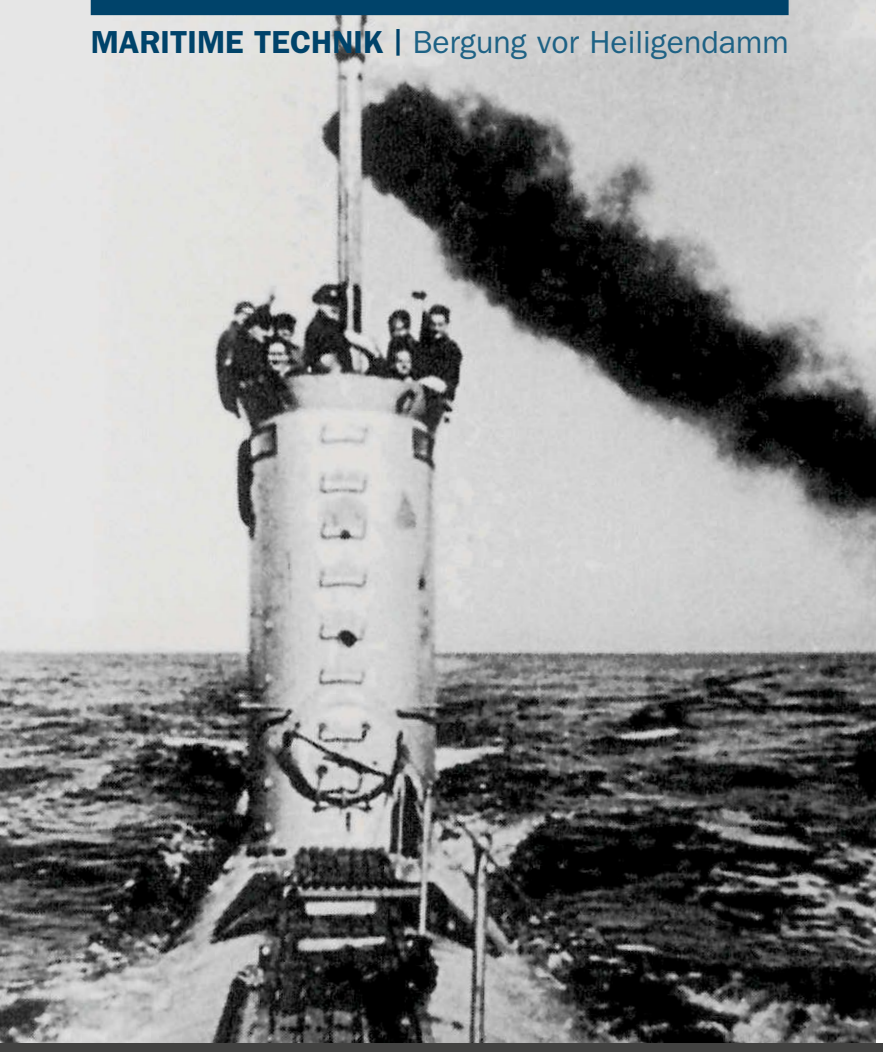
Der Marineautor Wolfgang Müller hatte noch den damaligen Bergungsmeister interviewen können. Er berichtete, dass man auch das Schiffstagebuch von U 2344 geborgen hatte. Ein letzter Eintrag lautete, dass das Boot zur Mittagszeit auf Grund gelegen habe. Wo, ist nicht bekannt. Daraus schlussfolgerte man, dass es dann wohl beim Anblasen und Auftauchen von U 2336 gerammt worden sei. Das hätte bedeutet, dass Kommandant Hermann Ellerlage nicht die nötige Vorsicht habe walten lassen. Er hätte zuvor mit dem Sehrohr das Seegebiet kontrollieren müssen. Ellerlage hat nie gegen diesen ihn belastenden Vorwurf protestiert. So ist diese Version meines Erach-

HINTERGRUND U-Boot-Typ XXIII

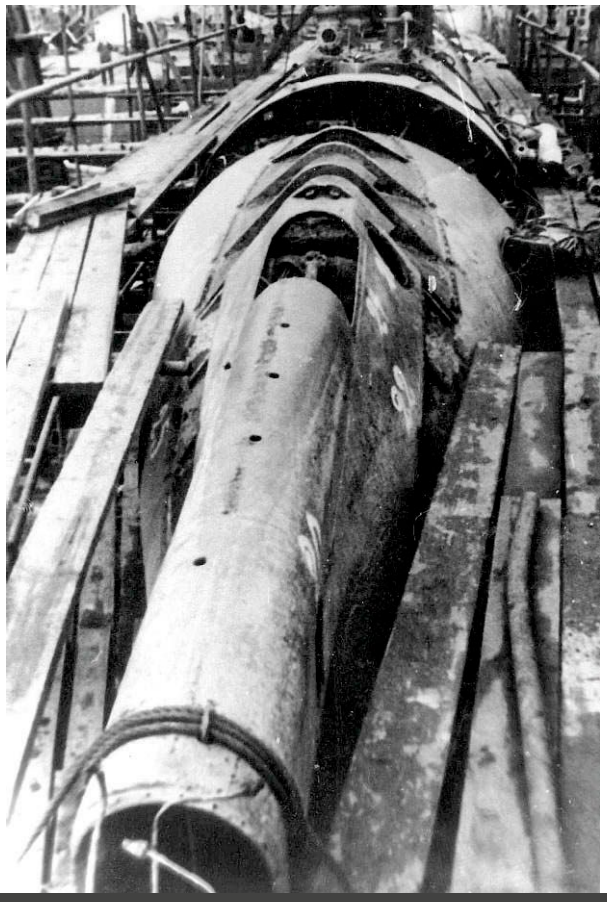
Ab 1943 entwickelte die Industrie neben dem Elektro-U-Boot XXI noch den Typ XXIII. Es war 34,68 Meter lang und 3,022 Meter breit. Der Tiefgang betrug 3,66 Meter. Mit einer Verdrängung von 258 Tonnen (getaucht) sollte die Besatzung **14 bis maximal 18 Mann** umfassen. Der Typ XXIII erreichte aufgetaucht mit Dieselantrieb 15,6 Knoten und unter Wasser 17,2 Knoten mittels E-Maschine. In Fahrt konnte das Küsten-U-Boot binnen 14 Sekunden tauchen. Es war in Sektionsbauweise am Fließband kostengünstig hergestellt worden. Es besaß zwei übereinander liegende, unten beziehungsweise oben offene **Halbschalen-Druckkörper**, die zwischen sich ein Deck bildeten, war strömungsgünstig und wurde unter Wasser durch einen 550 PS starken Elektromotor mit 31 Akku-Doppelzellen angetrieben. In Marschgeschwindigkeit von vier Knoten blieb das Boot zwei Tage getaucht. Ein 576-PS-Dieselmotor bot im Schnorchelbetrieb acht Knoten, über Wasser sogar 15,6 Knoten. Die normale Tauchtiefe lag bei **65 Metern**. Das U-Boot hatte zwei Bugtorpedorohre, die nicht nachgeladen werden konnten.



RAMMSTEVEN: Das gehobene U-Boot HAI des Typs XXIII im Dienst der Bundesmarine. Foto: Sammlung Dieter Flohr



ABGASFAHNE: U-Boot des Typs XXIII während der Ausbildung in der östlichen Ostsee. Der Marschdiesel erzeugt wegen des Kaltstarts eine Abgaswolke, die im Einsatz auf jeden Fall zu vermeiden war.



ZERLEGT: Die Demontage von U 2344 hat in der Neptunwerft begonnen. Dabei wurden Konstruktionszeichnungen angefertigt.

Fotos (5): Sammlung Dieter Flohr

tens auch nicht aufrechtzuerhalten. Es gab nämlich einen Augenzeugen. Ich hatte ein Gespräch mit dem ehemaligen Obergefreiten Werner Weinrich aus Pirna, der die Katastrophe von einem anderen U-Boot aus miterlebte. Merkwürdigerweise wollte er aber zunächst seine damals abgegebene Schweigeverpflichtung nicht brechen. Dann aber entschloss er sich zu helfen. Überraschend schilderte er mir, dass vier Boote, die sich zur Torpedo-Schießausbildung im Seegebiet vor Kühlungsborn aufgehalten hatten, sich in Kiellinie auf dem Heimweg nach Warnemünde befanden.

Vor Heiligendamm scherte dann U 2336 unter seinem Kommandanten Vockel aus der hinteren Position in der Kiellinie aus und setzte an Steuerbordseite zum Überholen der zwei vor ihm laufenden Boote an. Vielleicht wollte er im Hafen als Pierboot anlegen, was Vorteile für seine Besatzung gebracht hätte, während die anderen im Päckchen an seinem Boot vertäut würden. Als Vockel U 2344 erreicht hatte, machte sein Boot jedoch eine Kursänderung nach Backbord und rammte das Schwesterboot mittschiffs an Steuerbordseite. Vielleicht hatte Ellerlage in diesem Moment auch ein Manöver des letzten Augenblicks eingeleitet und war statt nach Backbord nun nach Steuerbord eingedreht, bot also dem Havariegegner seine volle Breitseite. U 2344 sank, kippte dann offenbar durch Verlust seiner Reststabilität nach Steuerbord und muss danach mit dem Turm auf den Grund der Ostsee aufgeschlagen sein.

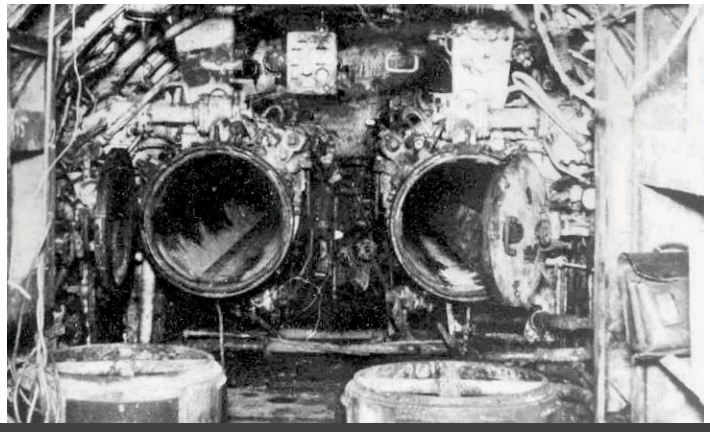
Das erklärt auch, dass sich aus dem Boot kein weiteres Besatzungsmitglied retten konnte. Die Konstrukteure des Typ XXIII hatten natürlich Rettungsmöglichkeiten angedacht. Es gab an Bord 16 Tauchretter, Schwimmwesten und ein Floß. Im Falle des Volllaufens des Innenraumes sollte sich in sogenannten Luftfallen unter dem Turm und an der Oberseite der Räume ausreichende Atemluft ansammeln – dies jedoch nur, wenn das Boot auf dem Grund auf ebenem Kiel zum Stehen kam.

Auch sollte bei Volllaufen des Innenraumes ohne Zeitverlust alle verfügbare Druckluft in Tauchzellen und Innenraum geblasen werden. Damit sollte das Boot schwimmfähig bleiben, damit sich die Besatzung auf das Aussteigen durch Torpedorohre beziehungsweise Turm vorbereiten konnte. Dies war offenbar eine Illusion, denn ein vollgelaufenes Boot verlor sofort jedwede Stabilität, taumelte in Richtung Grund und landete mit Gewissheit nicht auf dem ebenen Kiel. So konnten sich dann auch keine Luftpolster bilden. Die hohe Zahl der Toten zeigt, dass man gegen Ende des Krieges in puncto Sicherheit im U-Boot-Schnellbau Vabanque spielte. Da auch U 2344 seitlich auf Grund kam, konnten nur der auf dem Turm befindliche Kommandant und zwei Mann der Brückenwache aus der eiskalten See gerettet werden.

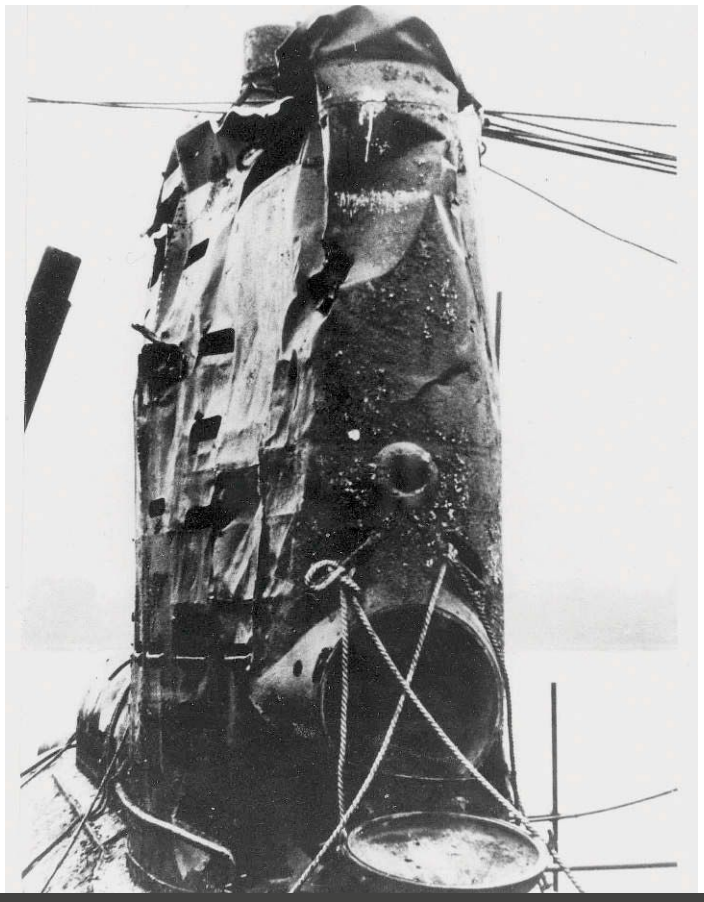
Tödlicher Riss an Steuerbord

Wie die Fotos der Neptunwerft klar aufzeigen, erlitt U 2344 einen senkrechten „tödlichen“ Riss an Steuerbord, der eindeutig nur in der Überwasserlage des Bootes entstehen konnte. Auch hatte der Turm deutlich an der Steuerbordseite Dellen in der Blechverkleidung und nicht vorne, wie mehrfach beschrieben wurde. Der Kollisionspartner U 2336 hatte dagegen keine nennenswerten Schäden davongetragen. Jedenfalls konnte

GETANE ARBEIT: Angehörige der Bergungsmannschaft der Volkspolizei-See vor dem Wrack von U 2344 in der Neptunwerft Rostock.



NUR ZWEI ROHRE: Blick auf die beiden Bugtorpedorohre von U 2344 nach der Bergung des Wracks.



VERBEULT: Der Turm von U 2344 zeigt deutlich Blechschäden an der Steuerbordseite. Diese wurden offenbar durch den Aufprall des sinkenden Bootes auf dem Meeresgrund verursacht.

das Boot unter Kapitänleutnant Emil Klusmeier ohne größeren Werftaufenthalt in Hamburg-Finkenwerder schon am 1. April nach Kristiansand (Norwegen) laufen und von dort noch Anfang Mai auf seine erste Feindfahrt gehen. Es versenkte am 7. Mai sogar noch zwei Frachter mit insgesamt 5669 BRT und kapitulierte erst am 14. Mai in Wilhelmshaven.

Der Riss dürfte also zweifelsfrei durch Eindringen des scharfen Bugs in den Druckkörper von U 2344 entstanden sein. Darauf deuten die Länge (ein Meter) und die Breite (20 Zentimeter) des Spaltes hin. Überdies ist auch das immer wieder angeführte Auftauchen im Moment der Kollision anzuzweifeln, da der Spalt sich genau in Höhe der Wasserlinie befand, ergo sich das Boot bereits in Fahrt über der Wasserlinie befunden haben muss.

Übrigens: Die allgemeine Wassertiefe der Ostsee im Seegebiet vor Kühlungsborn/Heiligendamm beträgt lediglich elf bis 21 Meter. Dies dürfte selbst ein übungsmäßiges Tauchmanöver als unwahrscheinlich erscheinen lassen. Immerhin maß Typ XXIII zwischen Kiel und Schnorchelspitze schon acht bis neun Meter. Ein Beweis konnte bislang nicht erbracht werden, da das Schiffstagebuch von U 2344 als verschollen gilt. Ominös bleibt die Ursache für die scharfe Kursänderung. War es ein falsch ausgeführtes Ruderkommando oder der zu frühe Versuch, wieder in die Kiellinie einzuschwenken?

Ende als Schrotthaufen

Obwohl 1955 keine Aussicht darauf bestand, U 2344 wieder in Fahrt zu bringen, wurde das Konstruktionsbüro der Werft – nach Aussage des Schiffbauingenieurs Alfred Köpcke – beauftragt, Detailzeichnungen zu fertigen, um sich eine Option zum Neubau eines Klein-U-Bootes in der DDR zu bewahren. Erst im Jahr 1957 kam das Boot schließlich in den Schrott.

Das im Kattegat wieder gehobene ehemalige U 2365, das unter dem Namen HAI (S-170) durch die Bundesmarine in Dienst gestellt worden war, sank in der Nordsee am 14. September 1966 im Sturm. Wieder gab es 19 Tote. Dies ist wohl ein Indiz dafür, dass das Einhüllen-Boot Typ XXIII ohne druckfeste Unterteilung der drei Innenräume bei Wassereinbrüchen chancenlos war. ⚓

INFO Identifizierte Gefallene von U 2344 am 18.2.1945

Dienstgrad	Name	Vorname	Geburtsdatum
Obgefr.	Becker	Kurt	nicht bekannt
Obmasch.	Bremer	Alfred	14.10.1920
Maat	Euler	Ernst	13.10.1922
Gefreiter	Hartmann	Alois	01.01.1926
Obgefr.	Helm	Rudolf	nicht bekannt
Gefreiter	Mai	Heinz	01.10.1925
FkGefr.	Ullmann	Georg	18.02.1945

Carl Baguhn Motorentechnik

Wenn der Schiffsdiesel seinen Geist aufgibt

Mit einem streikenden Automotor lässt man sich in die Werkstatt abschleppen. Aber was macht ein Kapitän, wenn seine stockwerkshohe Schiffsmaschine anfängt, unrund zu laufen? Er holt sich CBH an Bord. Von Rainer Herzberg

Stellen sie sich vor, ein älterer Feeder Liner ist auf der Elbe Richtung Hamburg unterwegs. Der bisher so zuverlässige Schiffsdiesel verliert deutlich an Leistung und droht komplett stehen zu bleiben. Da helfen zunächst die angefunkten Schlepper und später die Firma Carl Baguhn Hamburg. Die sind nämlich spezialisiert auf die Reparatur genau dieser Maschinen, und vom kleinen Bootsmotor bis hin zum gewaltigen Schiffsdiesel eines Containerfrachters werden dort alle bestens betreut.

Die Firma „Carl Baguhn Motoreninstandsetzung“ gibt es jetzt genau seit 110 Jahren in Hamburg und sie ist inzwischen mit ihren mobilen Motoren-Reparaturwerkzeugen für große Schiffsdiesel weltweit im Einsatz.

Preußische Tugenden

„Präzision, Sauberkeit und Zuverlässigkeit“, unter dieser Prämisse ist der Firmengründer, Carl Baguhn, 1905 angetreten und hat in der Reimariusstraße 5 in Hamburg seine „Montage- und Reparatur-Werkstatt für Rohöl-, Diesel- und Bootsmotoren“ gegründet. „Mister 100 Prozent“, wie er auch genannt wurde, kam am 7. Juni 1877 in Wismar zur Welt, zog später mit seinen Eltern nach Hamburg und begann nach Beendigung der Volksschule 1892 eine Ausbildung beim „Maschinenbaubetrieb H. M. Fritsche“. Fritsche war bekannt für höchste Ansprüche an seine Belegschaft und hatte gute Kontakte zur Hamburger Industrie. In dieser Zeit waren Dampfmaschinen und Gasmotoren noch die Hauptantriebsquellen und Carl Baguhn lernte schnell, dass im Umgang mit solchen Maschinen allergrößte Sorgfalt und Genauigkeit gefragt sind. Seine bemerkenswerte Arbeitseinstellung war der Grund dafür, dass die Firma Fritsche ihn 1896 als Geselle übernahm.

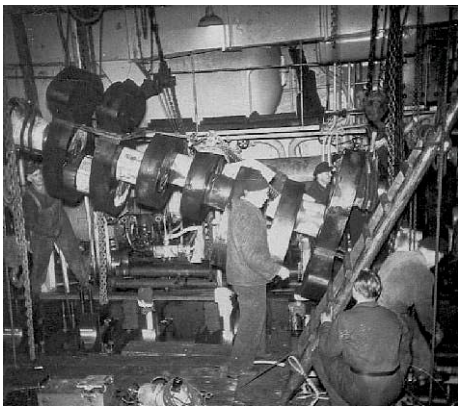
Nicht genau überliefert ist, warum Carl Baguhn ein Jahr später den Entschluss fasste, zur See zu fahren. War es der Wunsch, sich im praktischen Umgang mit Schiffsmotoren zu üben, oder der Einfluss des Vaters, der ja selbst auch viele Jahre zur See gefahren war? Gesicherte Erkenntnis ist hingegen, dass er sich 1899, im damals noch preußischen Altona, zum Meisterkurs für Maschinenbau anmeldete und später eine eigene Firma gründete. In den folgenden Jahren arbeitete er für die „Dresdner Gasmotorenfabrik Moritz Hille“ und die Firmen „Humbold-Deutz“ sowie „AEG“ in Berlin. Immer wieder scheiterten dort die Techniker an diesen „verflixten“ Maschinen und jedes Mal hieß es: „Geh zu Baguhn.“ Seine „Maschinenbauanstalt“ expandierte schnell. Neues Personal wurde eingestellt und der Kundenstamm nahm stetig zu.

Die Hersteller von Motoren und Maschinen hielten sich in dieser Zeit nicht lange mit Reparaturen ihrer eigenen Produkte auf, sie gingen gleich zu Baguhn und überließen ihm die Lösung der technischen Probleme. Er wurde immer mehr zum Reparatur- und Instandsetzungsbetrieb. Folgerichtig firmierte er seinen Betrieb in „Motoreninstandsetzungswerkstatt“ um, vermutlich die erste dieser Art in Deutschland überhaupt.

Das Geschäft lief gut und sogar während des Ersten Weltkriegs war man mit der Reparatur und Überholung von Kraftfahrzeugmotoren gut ausgelastet. Ersatzteile, die aufgrund der Kriegswirren nicht mehr oder nur sehr schwer zu bekommen waren, wurden einfach neu angefertigt. Die Inflation war auch für Carl Baguhn eine schwierige Zeit. Man hatte sich inzwischen mit dem Schleifen von Zylindern und Kurbelwellen einen Na-

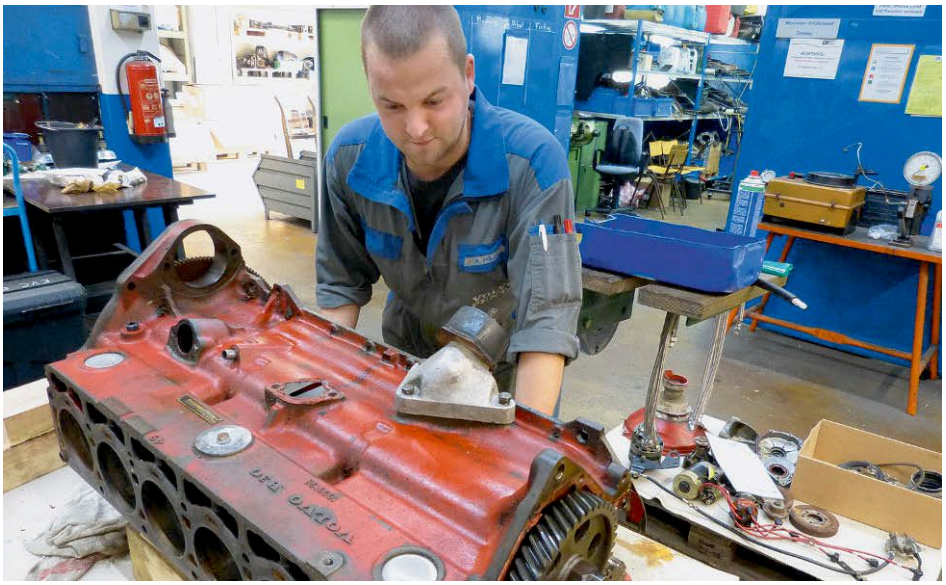
BLANK POLIERT: Mit dem Firmenschild warb CHB für ihre Spezialfertigkeiten.
Foto: Rainer Herzberg/Archiv CBH

HERAUSFORDERUNG: Das Line-Boring-Team von CBH bei der Arbeit an dem 17 Meter langen Schiffsdiesel der OOCL BRAVERY.
Foto: Rainer Herzberg/Archiv CBH



KOMPLIZIERT: Einsetzen einer Kurbelwelle in den Dieselmotor eines Frachters.

PRÄZISION: Die historische Mikrometerschraube steht für Detailarbeit.



WASSERSCHADEN: Kleiner Motor mit großer Reparatur. Auch heute noch repariert CBH Schiffsantriebe.

Fotos (3): Rainer Herzberg/Archiv CBH

men gemacht und nahm dieses Geschäftsfeld auch im Firmennamen auf. „Kurbelwellen- und Zylinderschleiferei“ nannte man sich nun im Untertitel. Als die Nazis 1933 die Macht übernahmen, waren bei Carl Baguhn 60 Mitarbeiter beschäftigt, und in kurzer Zeit wurde mit 100 der Höchststand erreicht. Nach dem Überfall auf Polen 1939 brauchte die Kriegsmaschinerie Unmengen von Motoren und die wiederum brauchten Ersatzteile. Alles, was nicht lieferbar war, konnte bei Carl Baguhn bestellt und produziert werden. Bald gab es allerdings ein gravierendes Personalproblem, denn viele junge Leute aus seiner Belegschaft wurden zum Dienst an der Waffe rekrutiert. Wie eng sich die Soldaten an ihr Unternehmen gebunden fühlten, belegen die vielen Feldpostbriefe an die Arbeitskollegen in Hamburg.

Als das Oberkommando des Heeres 1942 dann auch noch verfügte, in Smolensk einen frontnahen Reparaturbetrieb für die Motoren der Wehrmachtsfahrzeuge einsatzbereit zu machen, wurden ausgesuchte Fachleute abgezogen und in Hamburg leerten sich die Werkshallen. Carl Baguhn musste auf Zwangsarbeiter aus Holland, Frankreich und Belgien zurückgreifen. Zwangsarbeiter? Carl Baguhn hat das ganz anders verstanden. Für ihn waren diese Menschen Mitarbeiter, die genau die gleichen Bedürfnisse hatten wie die eigenen Leute, und so wurden sie auch behandelt, denn genau so präzise und zuverlässig haben sie gearbeitet.

Ein Neubeginn

Das Kriegsende brachte wiederum eine Zäsur. Die Werkshallen wurden in den Bombennächten weitgehend zerstört und man war gezwungen, sich nahezu wie Phoenix aus der Asche zu erheben und mit der verbleibenden Ausrüstung einen Neubeginn zu wagen. Die Briten verzichteten darauf, die Werkzeuge und Maschinen von Baguhn als Reparationszahlung zu konfiszieren, ganz im Gegenteil. Sie erteilten Aufträge, die Motoren der Besatzer zu guten Preisen zu pflegen und zu reparieren. Dies allerdings war ein Geschäft mit rückläufigen Tendenzen, denn immer öfter wurden Motoren einfach ausgetauscht statt repariert.

Carl Baguhn blieb nicht untätig, sondern sah sich bald nach neuen Geschäftsfeldern um. So verschob sich das Gewicht der Firma immer mehr in den Bereich Schiffsmaschinen, Hilfsaggregate und Industriemotoren, denn die konnte man nicht so einfach austauschen, sondern sie mussten überwiegend vor Ort instand gesetzt werden. Dazu entwickelte Baguhn-Meister Edward Magnussen ein transportables, fluchtendes Feinbohrwerk, das schnell zum Markenzeichen von CBH (Carl Baguhn Hamburg) wurde und bis heute zum Einsatz kommt.

1957war Carl Baguhn es nach diversen Umzügen endlich leid, in angemieteten Räumen und Hallen zu firmieren. Er kaufte das Grundstück in der Wendenstraße in Hamburg-Hammerbrook, wo CBH noch heute ansässig ist, und baute nach und nach sein Unternehmen zu einem der führenden in der Schiffsmotorenbranche aus. Adls das Unternehmen dann auch noch die Vertretung für Volvo Penta Bootsdiesel übernahm, florierte das Geschäft mit Schiffsmotoren derartig, dass die Hallen in der Wendenstraße erweitert werden mussten.

> **„Das Schiff heißt OOCL BRAVERY, Motorentyp MAN K 9SZ 90/160 B, die Reparatur habe nach MAN-Standard zu erfolgen!“**
>
> MAN-Standard bedeutet allerhöchste Mess- und Schleifgenauigkeit

Nach wie vor ist man aber spezialisiert auf das Schleifen von Kurbelwellen und Zylindern, das Honen von Zylinderlaufbuchsen, das Bearbeiten von Zylinderköpfen, auf Rissprüfungen, Laservermessung, Komponentenüberholung, Motoreninstandsetzung und mobile Reparaturen. In all diesen Bereichen hat CBH sich einen anerkannten Namen gemacht. „Präzision ist unser bestes Renommee.“ Diesen Satz hat Carl Baguhn seinen Mitarbeitern immer wieder eingeprägt – und das wurde letztendlich zu seinem Erfolgsrezept. ⚓

Faszination Militärgeschichte

Jetzt am Kiosk!

Online blättern oder Testabo mit Prämie unter:

www.clausewitz-magazin.de/abo

www.militaer-und-geschichte.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Japans Trägerwaffe von den Anfängen bis 1945

Die geballte Macht des Tenno

Japans Flugzeugträger zählten im Zweiten Weltkrieg zu den gefährlichsten Gegnern der USA. Doch wie entstanden die Träger, wie kämpften sie – und warum scheiterten sie am Ende?

Von Alexander Losert

Wer sich als globale Macht präsentieren will, kommt auch heute nicht an ihnen vorbei: Flugzeugträger! Mit diesem Waffentyp führen die USA noch heute Teile ihrer Operationen durch. Innerhalb weniger Tage und Wochen sind die amerikanischen Stäbe in der Lage, ihre Trägerflotten an die meisten Punkte der Welt zu schicken. So dienen diese Schiffe der aktiven Durchsetzung der Ziele der Vereinigten Staaten.

Ihr Siegeszug begann dabei schon vor mehr als 70 Jahren, während des Zweiten Weltkriegs. Als Nebeneffekt lösten sie das Schlachtschiff als dominierenden Faktor auf den Weltmeeren ab. Der Pazifikkrieg als Teil des größten bisherigen Konflikts der Menschheitsgeschichte sorgte für diesen Umschwung. In mehreren See- und Luftschlachten konnte diese Waffe ihre Schlagkraft unter Beweiß stellen.

Auch der Hauptgegner der Amerikaner setzte verstärkt auf seine Träger: die Japaner. Allerdings erkannten diese erst relativ spät die Vorzüge der Flugzeugträger. Noch in den 1930er-Jahren hatten sie Pläne für die fünf größten Schlachtschiffe der Welt aufgelegt. Von diesen sollten aber nur die YAMATO und die MUSASHI fertiggestellt werden. Die beiden letzten wurden abgebrochen und das dritte lief als Träger SHINANO vom Stapel.

Viele Admirale sahen eben im Schlachtschiff den Garanten des Sieges. So ist es auch

NEULAND: Mit der HOSHO beschritt Japans Marine den Weg in die maritime Zukunft. Sie war Japans erster Flugzeugträger. Foto: Slg. Alexander Losert

ÜBERLEGEN: **Beim Angriff auf Pearl Harbor hatten die Amerikaner den trägergestützten japanischen Jägern vom Typ Mitsubishi A6M „Zero“ nichts entgegenzusetzen.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

zu verstehen, warum die Geschichte der japanischen Trägerwaffe mehr oder weniger bescheiden beginnt.

Flugzeug und Schiff als Gespann

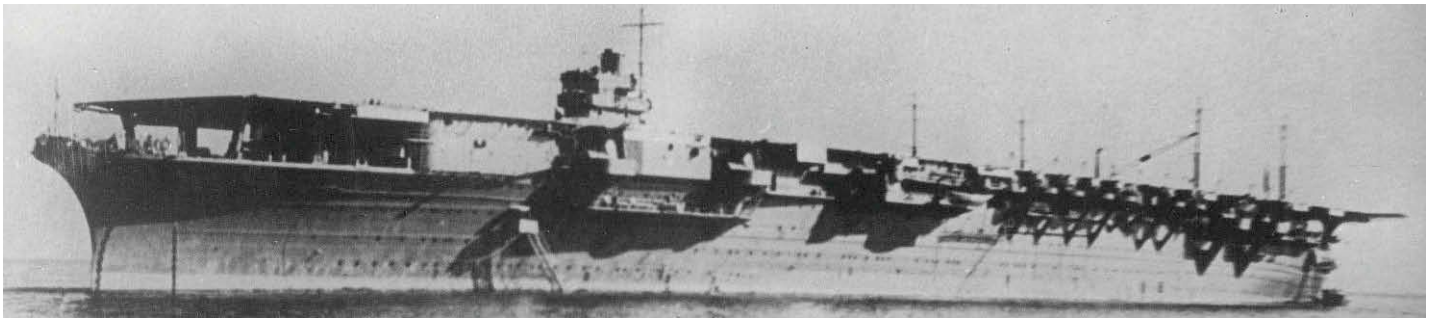
Zum Ende des 18. und Beginn des 19. Jahrhunderts gab es die ersten Versuche, Ballons von Schiffen aus zu starten – quasi die Ahnväter der modernen Flugzeugträger. Doch erst mit Anbruch des 20. Jahrhunderts, aber noch vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs, kam es zu Experimenten, bei denen man Flugzeuge von Schiffen aus starten ließ. Ende 1910 startete in den Vereinigten Staaten Eugene Ely erstmals mit einem „Flugzeug“ vom Deck eines Kreuzers. Am 10. Januar 1912 hob ein Short-Doppeldecker vom britischen Schiff HMS AFRICA ab, weitere waghalsige Unternehmungen folgten schnell nacheinander. Allerdings konnte sich der neue Typ „Flugzeugträger“ noch nicht durchsetzen.

Nichtsdestotrotz interessierten sich auch andere Nationen nun für das neue Konzept – so das kaiserliche Japan, das bestrebt war, eine moderne Nation zu werden und für militärische Neuerungen offen war. Ursprünglich sollten lediglich Marineoffiziere nach Frankreich und in die USA reisen, um dort eine Pilotenausbildung zu absolvieren. Doch nach ihrer Rückkehr ins Heimatland beschaffte das Militär auf ihren Rat hin zwei Maurice-Farman-Longhorn-Schwimmerflugzeuge und zwei Curtiss-Maschinen. Im Oktober des Jahres 1913 nahm schließlich die WAKAMIYA MARU, ein Marinetransporter, an Manövern teil und setzte von Bord aus erstmals die beiden Schwimmerflugzeuge ein. Dies war die Geburtsstunde der japanischen Trägerwaffe.

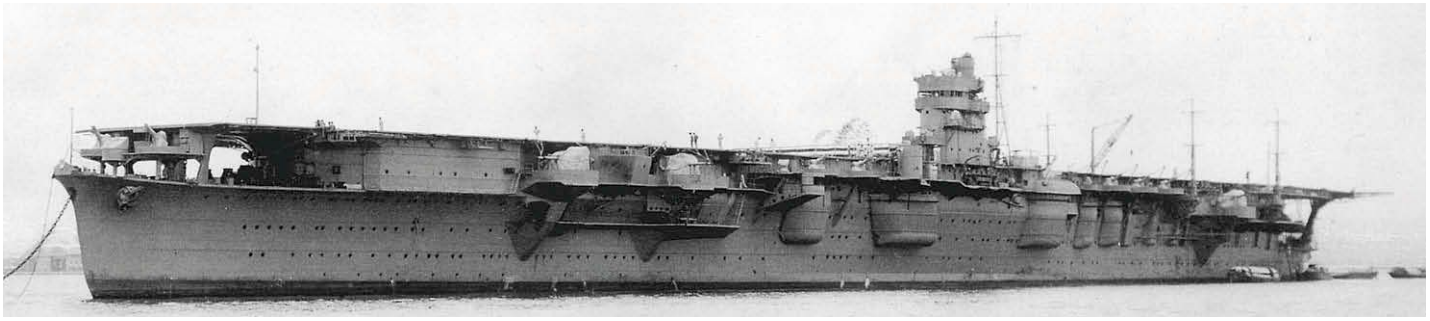
Japan auf der Seite der Entente

Die WAKAMIYA MARU war auch das erste japanische Schiff, das unter Kriegsbedingungen Flugzeuge zum Einsatz brachte. Das „Land der aufgehenden Sonne“ trat an der Seite der Entente gegen die Mittelmächte in den Ersten Weltkrieg ein und besetzte am 23. August 1914 die deutsche Kolonie Tsingtau in China. Und eben in diesen Breiten schickte die WAKAMIYA MARU ihre Bord-

KRIEGSBEGINN: Die SHOKAKU gehörte 1941 zum japanischen Trägerverband für den Angriff auf Pearl Harbor. Foto: Wargaming/Lesta Studios



LETZTER EINSATZ: Die ZUIKAKU ereilte ihr Versenkungsschicksal im Golf von Leyte im Oktober 1944. Foto: Sammlung Alexander Losert



VOR ANKER: Flugzeugträger HIRYU im Jahr 1939 vor Anker im Einsatzhafen. Foto: Wargaming/Lesta Studios

flugzeuge los. Nach einigen Reparaturen unterstellte man das Schiff als WAKAMIYA schließlich der Marinefliegerstation Yokusaka. Im Oktober 1917 kam mit der CHIKEZEN MARU ein Hilfskreuzer zur Truppe, der ebenfalls Schwimmerflugzeuge an Bord hatte. Einen Monat vorher gab es eine weitere Premiere für die Japaner: den ersten Start eines Flugzeuges vom Deck eines Schiffes, und zwar von Bord des Schlachtkreuzers KONGO. Doch blieb diese neue Waffengattung bis zum Ende des Krieges lediglich eine Randerscheinung.

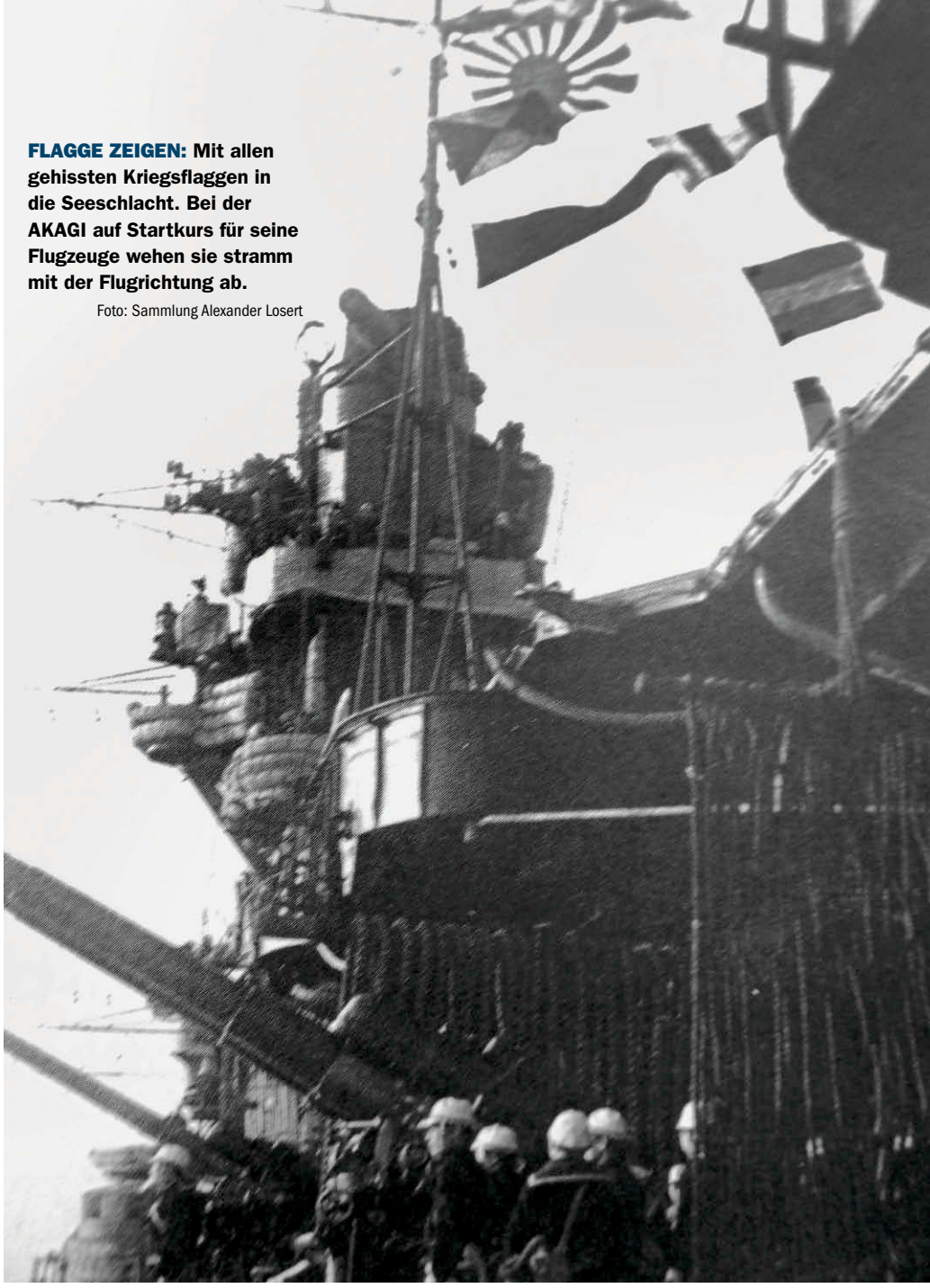
Flugzeuge aus Europa

Aber das japanische Militär war an allem Modernen interessiert und orderte schließlich in Europa weitere Flugzeuge. Damit begann der Aufbau einer eigenen Marinefliegerei. Jedoch favorisierten viele hohe Militärs das Konzept des see- und landgestützten Flugzeuges und der Schlachtschiffe. Doch einige sprachen sich energisch dafür aus, auf „koku bokan" – Flugzeugmutterschiffe – zu setzen. Diesem Rat folgend entstand auch der erste „echte" japanische Träger. Er sollte der erste seiner Art überhaupt sein, der von vornherein als solcher konzipiert worden und nicht ein umgebautes Schiff war und Wasser unter dem Kiel hatte. Er lief am 13. November 1921 vom Stapel und trug den Namen HOSHO. Dies bedeutet in etwa so viel wie „herabstoßender Drache". Er war jedoch kein Gigant. Eine Wasserverdrängung von 7470 Tonnen und ein Flugdeck von 166 x 19 Metern ließen ihn doch recht „mickrig" wirken, zumal er auch nur 26 Flugzeuge befördern konnte. In Größe und Geschwindigkeit entsprach die HOSHO dem Träger HMS HERMES der britischen Royal Navy. Statt einer Insel verfügte der Japaner über drei Schornsteine auf der Steuerbordseite des Flugdecks, die während der Fahrt abgeklappt werden konnten. Zwar unternahm man Versuche mit einer Insel, doch entfernten 1923 Arbeiter diese schließlich, wodurch endgültig ein Glattdeck-Träger entstand.

> **„Sofort nach dem Ende des Krieges werden wir eigene Flugzeugträger auf Kiel legen."**
>
> Die japanische Marineführung im Jahre 1918

Das geplante Schwesterschiff ist hingegen nicht entstanden. Der Grund: das Washingtoner Flottenabkommen von 1922. Dieser Vertrag hatte auch zur Folge, dass die japanischen Schlachtkreuzer AMAGI und AKAGI als Flugzeugträger weitergebaut werden sollten. Doch ein Erdbeben beschädigte die

ENTSCHLOSSEN: Gruppenbild japanischer Piloten auf einem Flugzeugträger vor ihrem Angriff auf Pearl Harbor. Foto: ullsteinbild



FLAGGE ZEIGEN: Mit allen gehissten Kriegsflaggen in die Seeschlacht. Bei der AKAGI auf Startkurs für seine Flugzeuge wehen sie stramm mit der Flugrichtung ab. Foto: Sammlung Alexander Losert

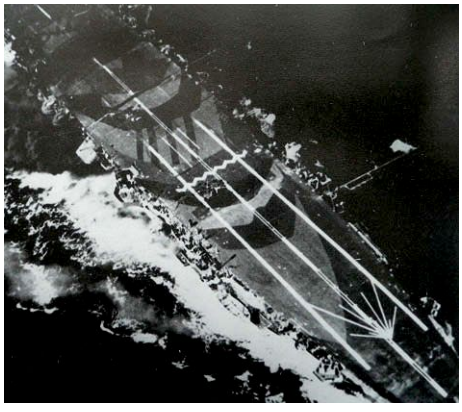
AMAGI so stark, dass nun der Schiffsrumpf des ebenfalls nicht mehr weitergebauten Schlachtschiffes KAGA an seine Stelle trat. Die KAGA erhielt ein 190 Meter langes Flugdeck, die Arbeiten konnten am 3. März 1928 abgeschlossen werden.

Die AKAGI, bereits 1927 in Dienst gestellt, sah der KAGA äußerlich sehr ähnlich und war der für ihre Zeit größte Flugzeugträger der Welt. Jedoch nahm man in den 1930er-Jahren an den beiden Schiffen diverse Änderungen vor. Bei der KAGA konstruierte man zum Beispiel das geteilte Flugdeck zu einem Hauptflugdeck (249,2 Meter) um, wodurch nun 90 Flugzeuge an Bord untergebracht werden konnten. Die gleiche Maßnahme führten die Arbeiter auch bei der AKAGI durch.

Zu schwacher Schiffsrumpf

Doch blieb es natürlich nicht nur bei diesen beiden Trägern. Erfahrungen von den ersten flossen auch in die nächste Konstruktion ein: den Träger RYUJO. Mit knapp über 10 000 Tonnen Verdrängung und der sich abzeichnenden Entwicklung im Flugzeugbau zeigte sich jedoch schnell, dass dieses Schiff nicht mit den anderen beiden mithalten konnte. Trotzdem stellte es die Marine in Dienst und die Konstrukteure hatten es irgendwie geschafft, einen zweistöckigen Hangar und zwölf 12,7-cm-Geschütze auf dem kleinen Schiff unterzubringen. Aber die RYUJO erwies sich als technische Katastrophe. Sie war einfach nicht stabil. Nachbesserungen mussten umgehend durchgeführt werden. Vier Geschütze verschwanden wieder, um die Topplastigkeit zu verringern. Zudem musste man das Vorderdeck anheben, um den Träger überhaupt seetüchtig zu bekommen, und am Ende war es auch nötig, noch 2500 Tonnen Nutzballast mit an Bord zu nehmen.

Nun zog man aber die richtigen Schlüsse und ließ die erworbenen Kenntnisse bei den nächsten beiden Trägern einfließen: der SORYU (15 900 Tonnen) und der HIRYU (17 300 Tonnen), beide für die Aufnahme von je 73 Flugzeugen konzipiert. Auch bei diesen beiden kam es wieder zu konstruktiven Änderungen, die sich aber nicht alle als Glücksgriff erwiesen. So versetzte man beispielsweise bei der SORYU die Brücke weiter nach hinten. Damit hoffte man, den Flugbetrieb zu verbessern, was aber nicht der Fall war, sondern nur neue Luftströmungen erzeugte.



TARNUNG: Mit auf das Flugdeck aufgemalten Schattenkonturen eines Schlachtschiffes will der Träger ZUIHO 1944 von sich ablenken. Foto: Sammlung Alexander Losert

Das Flottenabkommen gilt

Dabei folgten alle bis dato gebauten japanischen Träger der Definition (und damit auch der ersten ihrer Art) eines Flugzeugträgers, wie sie im Washingtoner Flottenabkommen niedergeschrieben war. ein Kriegsschiff mit einer Verdrängung von über 10 000, aber unter 27 000 Tonnen, konstruiert für den Zweck, Flugzeuge mitzuführen und starten

CHAOS: Japans Trägerangriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 war für die USA verheerend. Hier ist die Marineflugstation auf der Ford-Insel zu sehen, im Hintergrund explodiert der Zerstörer SHAW im Trockendock nach einem Torpedotreffer. Foto: ullsteinbild

und landen zu lassen. Das Kaliber der höchstens zehn Geschütze durfte 20,3 Zentimeter nicht überschreiten. Ausnahmen gab es aber natürlich. So durften sowohl die Vereinigten Staaten als auch Japan zwei vorhandene Rümpfe von 33 000 Tonnen zu Trägern umrüsten.

Gegenwind reicht als Starthilfe

Vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kamen noch zwei weitere „Carrier" zur japanischen Flotte: die SHOKAKU und die ZUIKAKU. Diese beiden ähnelten der SORYU – allerdings wieder mit einer nach vorne verlegten Brücke, einem verstärkten Flugdeck, einem Bugwulst, der eine Geschwindigkeit von 34 Knoten erlaubte, einem größeren Aktionsradius und je 84 Flugzeugen an Bord. Katapulte waren nicht vorhanden. Den japanischen Flugzeugen genügte der Wind als Starthilfe. Elf Haltetaue gab es, um die ankommenden Maschinen wieder zu stoppen. Diese beiden letzten japanischen Träger vor Ausbruch des Krieges waren bis hierhin die besten Träger, über die die Kaiserliche Flotte verfügte. Sie dienten auch als Grundlage für spätere Konstruktionen.

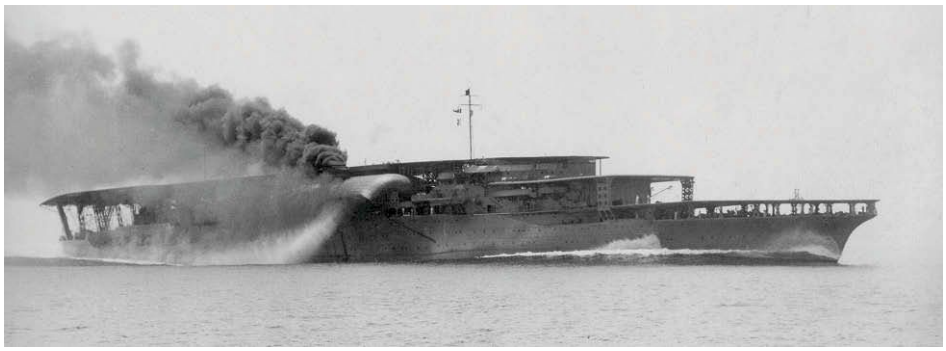
Doch waren die Einheiten, die Flugzeuge aussetzen konnten, zahlreich in der Marine des Tenno, denn auch von anderen Kampfschiffen war dies möglich. Dazu versah man die Schiffe entweder mit einem Katapult, einer Plattform oder anderen Hilfsmitteln, um Maschinen zu starten, doch zählten diese genau genommen nicht zur japanischen Trägerwaffe. Dies spiegelt aber eine der zentralen Überlegungen der japanischen Militärs wider: die strategische Bedeutung der Flugzeugträger. Einer der größten Fürsprecher war Admiral Isoroku Yamamoto. Zwei Jahre als Marineattaché in Washington, hatte er die AKAGI kommandiert und wusste um die Schlagkraft, die Träger haben konnten. Deswegen begann man, auch normale Schiffe in solche umzurüsten. So wurde aus einem U-Boot-Begleitschiff die ZUIHO. Aus drei Linienschiffen entstanden die HIYO, JUNYO und TAIYO. Andere folgten.

Auch ein Neubau lag ab Juni 1941 auf Kiel: die TAIHO. Doch stand Befürwortern der Träger die Fraktion der „Schlachtschiffe" gegenüber, die in den „Carriern" lediglich Begleitschiffe sahen. Jedoch blieb keine Zeit, um sich endgültig auf das eine oder andere Konzept festzulegen, denn die Zeiten standen auf Sturm. Das Klima zwischen Japan und Amerika verschlechterte sich zusehends, bis es schließlich zur Explosion kam.

Am 7. Dezember griff ein japanischer Angriffsverband den amerikanischen Stützpunkt Pearl Harbor auf der Insel Hawaii an. Beteiligt waren die sechs Träger AKAGI, KAGA, SHOKAKU, ZUIKAKU, HIRYU und SORYU. Damit sicherten sich die Soldaten des Tenno die augenblickliche Vorherrschaft im Pazifikraum, doch die amerikanischen Träger konnten nicht vernichtet werden – sie waren zur Zeit des Angriffs nicht im Hafen. Dies sollte sich bald rächen.

> **„Flugzeugträger können nur Begleitschiffe unserer Schlachtschiffe sein!"**
>
> Aus der Kontroverse zwischen Trägerbefürwortern und der Schlachtschifffraktion

Doch zuerst dominierten die Japaner das Geschehen. So griffen fünf Träger mit ihren Unterstützungsschiffen Ende März 1942 den Stützpunkt Trincomalee auf Sri Lanka und den Hafen von Colombo an. Der Gegner hier: die Royal Navy. Diese führte ihrerseits drei Flugzeugträger und fünf Schlachtschiffe, um nur die großen Einheiten zu nennen, in den Kampf. Doch das Kräfteverhältnis war sehr zu Ungunsten der Briten ausgelegt. Keine 40 Flugzeuge standen über 100 japanischen Maschinen gegenüber. Auch die Schlachtschiffe waren der Kaiserlichen Flotte unterlegen. Der kommandierende Admiral, Sir Ja-



AUFDAMPFEND: Träger AKAGI vor seiner Modernisierung 1938. Foto: Wargaming/Lesta Studios

mes Somerville, versuchte tagsüber außer Reichweite zu bleiben und nachts in die Offensive zu gehen. Dennoch scheiterte der Versuch des Briten, die Japaner Anfang April zu stellen. Vielmehr verlor er einige seiner wichtigsten Schiffe, darunter auch die HMS HERMES. Wieder hatte die Kaiserliche Marine einen Erfolg verbucht, aber schon wenige Wochen später bog sie auf die Verliererstraße ein.

Die Japaner versuchten Anfang 1942 auch nach Süden, Richtung Australien, vorzustoßen. Dazu sollte mit der Operation „Mo" Port Moresby (Neuguinea) angegriffen und Tulagi auf den Solomon-Inseln erobert werden. Und auf diesem Kriegsschauplatz verlor der Tenno seinen ersten Träger. Am 8. Mai sank die SHOHO. Nach insgesamt 13 Bomben- und sieben Torpedotreffern stand das ganze Schiff in Flammen und ging nach nur fünf Minuten mit 545 Mann unter. Flugzeuge von den amerikanischen Trägern LEXINGTON und YORKTOWN hatten es zur Strecke gebracht, als sie es beim Auftanken in Bougainville entdeckten.

Das Blatt wendet sich

Auch der weitere Verlauf der Kämpfe in der Korallensee gestaltete sich nicht gut für die Kaiserliche Marine. Die ZUIKAKU und SHOKAKU, die unter dem Kommando von Admiral Takeo Takagi standen, wurden schwer beschädigt und verloren alle ihre Flugzeuge. Zumindest konnte man die Versenkung der LEXINGTON für sich verbuchen.

Nur einen Monat später kam es zur entscheidenden Schlacht im Pazifik, die die Amerikaner endgültig auf die Siegerstraße bringen sollte: Midway. Dort wollten die japanischen Militärs die amerikanische Flotte zu einer Entscheidungsschlacht zwingen, doch ging dieser Versuch nach hinten los. Am Ende der Schlacht versanken die KAGA, AKAGI, SORYU und HIRYU in den Fluten, die KAGA sofort, die SORYU nach einem letzten Torpedotreffer durch ein amerikanisches U-Boot mit dem Kommandanten Ryusaku Yanaginito an Bord. Die AKAGI, in rettungsloser Situation, versenkte schließlich ein eigener Zerstörer, genauso wie die HIRYU. Diese nahm ebenfalls ihren Kommandanten und Admiral Yamaguchi mit in die Tiefe. Alle eingesetzten Träger wurden zerstört, darunter vier der besten. Über 2300 Mann waren gefallen, mit ihnen auch viele gut ausgebildete Piloten. Davon erholten sich die Japaner bis zum Ende des Krieges nicht mehr.

Zwei Monate später, bei den Kämpfen um die Salomonen, versenkten die Amerikaner den nächsten Träger: die RYUJO. Hier gab es auch einen Pyrrhussieg für die Japaner bei der Schlacht um Santa Cruz am 26. Oktober. Admiral Nagumo führte die SHOKAKU, ZUIKAKU, ZUIHO und JUNYO in die Schlacht, bei der unter anderem nur die Versenkung der HORNET gelang. Demgegenüber gingen über 100 Flugzeuge mit ihren Besatzungen verloren, angesichts der ohnehin kritischen Lage ein herber Verlust. Und so ging es weiter …

Die Amerikaner avancierten zur stärksten Trägermacht der Welt. Selbst wenn den Japanern die Versenkung eines Riesen gelang, so war der Ausstoß an neuen Schiffen um ein Vielfaches höher als die Verlustziffer. Bei der Kaiserlichen Marine sah dies anders aus. In der Schlacht in der Phillipinen See gingen im Juni 1944 die SHOKAKU, TAIHO und HIYO unter, im Golf von Leyte im Oktober 1944 die ZUIKAKU, ZUIHO, CHITOSE und CHIYODA. Zum Ende des Krieges im Pazifik hatte die japanische Marine und damit auch ihre Trägerwaffe faktisch aufgehört zu existieren.

Von den Vorkriegsmodellen überlebte nur die HOSHO das Ende. 1947 wrackte man den ersten Träger Japans ab ab. ⚓

LITERATURTIPPS

Jordan, David: Flugzeugträger – Von den Anfängen bis heute. Wien 2002

Preston, Antony: Die Geschichte der Flugzeugträger. Erlangen 1999

Aus Liebe zum Detail

Jetzt neu am Kiosk!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Online blättern oder Testabo mit Prämie unter:
www.modellfan.de/abo

ANKUNFT IN NEW YORK: Die QUEEN MARY ist 1936 schneller als die NORMANDIE und erobert das „Blaue Band“, das sie bis 1952 behält. Erst dann übertrifft die UNITED STATES den Cunard-Liner. Foto: Sammlung Harald Focke

Cunard Line: Seit 1840 für Post und Passagiere unterwegs

Die „Queens“ des Atlantik

175 Jahre Cunard – das klingt nach einer beispiellosen Erfolgsgeschichte. Die drei Luxus-QUEENS von heute sollten jedoch nicht über die teils schwierige Geschichte hinwegtäuschen.

Von Harald Focke

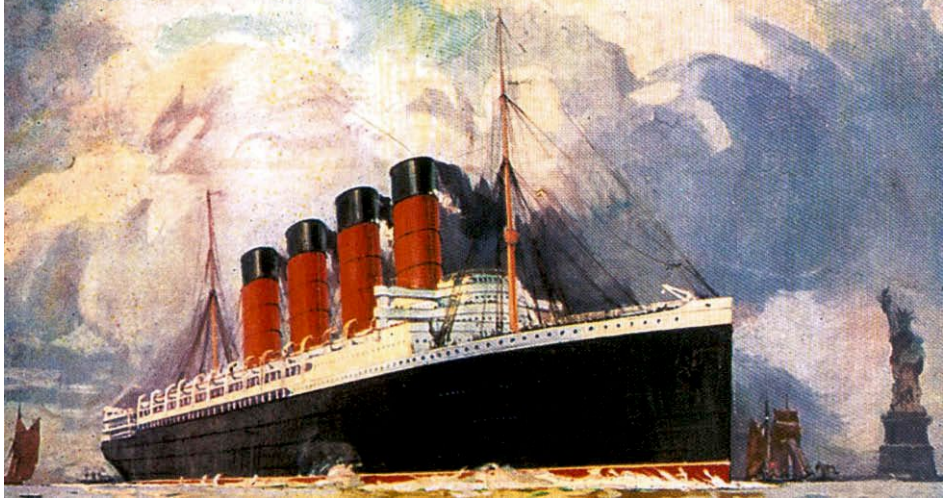
Fünf Wochen ist die Zeitung bereits alt, und doch blättert Samuel Cunard in der „Nova Scotia“, weil er sich entsetzlich langweilt – im Januar 1839, mitten auf dem Nordatlantik an Bord des Segelschiffs REINDEER. Der bereits 51-jährige Unternehmer aus Halifax ist geschäftlich unterwegs nach London; nur zum Vergnügen wäre er im Winter nicht gereist. 1819 hat er von seinem Vater 40 Schiffe und den Auftrag der Royal Mail übernommen, Briefe und Pakete an der amerikanischen Ostküste von Neufundland bis zu den Bermudas zu verfrachten.

Nun entdeckt er auf hoher See eine Anzeige, die ihn brennend interessiert: Die britische Admiralität sucht einen Reeder, der die Post zwischen England, Kanada und den USA zuverlässig transportiert. Voraussetzung für den Auftrag ist der Einsatz von Dampfern. Cunard ist entschlossen, sich zu bewerben, obwohl die Frist längst abgelaufen ist. Er verspricht der Royal Navy, bereits ab dem 1. Mai 1840 alle zwei Wochen ein Schiff mit mindestens 300 PS einzusetzen. Ein Vierteljahr dauern die Verhandlungen, dann hat Cunard den Auftrag, der ihm jährlich 55 000 Pfund sichert.

Seine Konkurrenten hat er mit der Zusage ausgestochen, die Post auch im stürmischen Winterhalbjahr sicher übers Meer zu bringen. Allerdings müssen die Dampfer einen Holzrumpf haben – so will es die Admiralität. Cunard findet Investoren und in Schottland die Werft von Robert Napier, die ihm seine Wunschflotte baut: „Ich will schlichte, bequeme Schiffe und nicht die geringsten unnötigen Kosten, nur um Eindruck zu schinden.“ Typschiff ist die rund 63 Meter lange BRITANNIA, die Anfang Juli 1840 erstmals Liverpool verlässt und über Halifax nach zwei Wochen Boston erreicht. Drei weitere Schiffe folgen; sie sind an ihrem roten Schornstein mit schwarzer Kappe zu erkennen.

Cunards Liner erweisen sich zwar als schnell und genau so verlässlich wie versprochen, aber das große Geld bringen sie ihm nicht. Doch immerhin erringen Cunard-Liner das „Blaue Band“ für die schnellste Atlantiküberquerung in Ost-West-Richtung. Von 1840 bis 1850 besitzen sie es sogar durchgehend.

Die Admiralität erhöht ihren Zuschuss auf stattliche 81 000 Pfund. 1848 verdoppelt sie die Postmenge. Die Reederei macht nun gute Geschäfte, aber nie auf Kosten der Sicherheit. In den ersten 35 Jahren hat sie keinen tödlichen Unfall. Cunards Kapitäne haben den strikten Befehl: keine Rennen, keine Rivalitäten! Vor dem Auslaufen kommt der Chef meist selbst an den Kai: „Ihr Schiff ist beladen, fahren Sie los. Bringen Sie es sicher hinüber und heil wieder zurück – Sicherheit ist alles, was ich verlange.“



LEGENDE: Die LUSITANIA wurde 1915 von einem U-Boot versenkt. Ihr Schwesterschiff MAURETANIA überstand den Krieg und behielt bis 1929 das „Blaue Band“. Foto: Sammlung Harald Focke

Als Samuel Cunard 1865 stirbt, übernehmen zwei Söhne die Führung. Ihre Reederei bekommt immer stärkere Konkurrenz, vor allem aus Deutschland und zu Hause durch die White Star Line. Mehrfach gibt es Rückschläge. Andere Reedereien haben zeitweise die schnelleren und komfortableren Schiffe. Die britische Admiralität kürzt die Subventionen auf 70 000 Pfund jährlich und gibt den kanadischen Postdienst an die Inman Line.

Auch im Auswanderertransport hat die Konkurrenz die Nase vorn. 1877 ist Cunard zahlungsunfähig, die Firma wird gerettet und ist nun eine Aktiengesellschaft.

Harte deutsche Konkurrenz

Neue Schiffe sollen das „Blaue Band“ für Cunard zurückholen, doch keines schafft es. Erst nach 20 Jahren ändert sich das, als Cunard 1884 die OREGON von der klammen Guion Line übernimmt. Unerwartet erscheinen mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hapag neue Konkurrenten mit auf deutschen Werften gebauten Rekordschiffen. Zum Leidwesen der Briten beherrschen die Deutschen ab 1897 zehn Jahre lang den Nordatlantik.

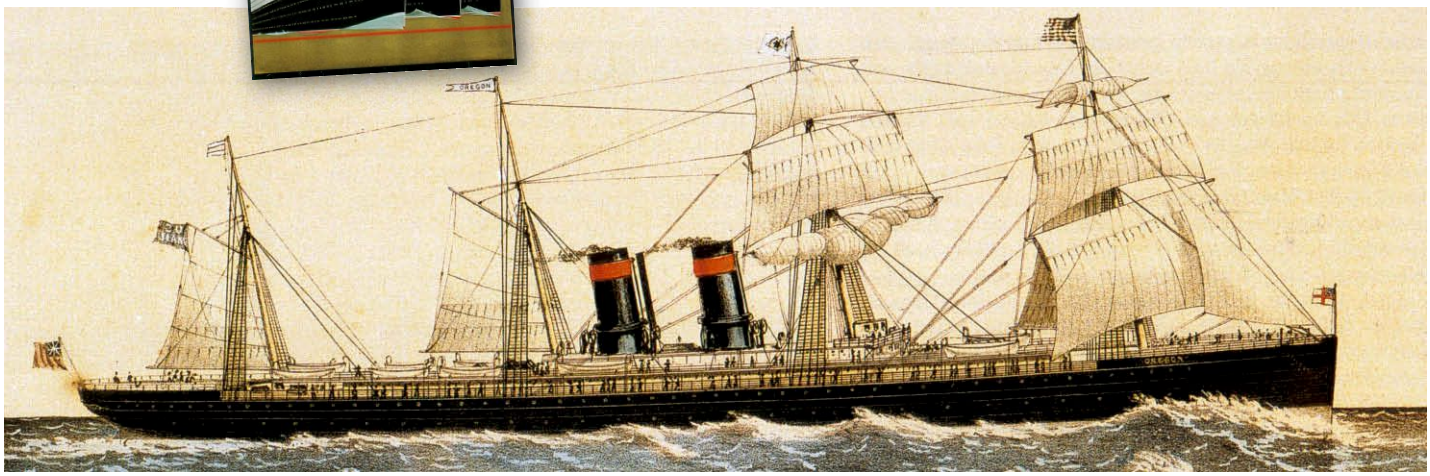
Ausgestattet mit staatlichen Krediten und Subventionen, ordert Cunard nun drei überragende Luxusliner mit Turbinenantrieb und vier Schrauben. Sie sollen auch gegen die TITANIC der White Star Line und ihre Schwesterschiffe antreten. Die LUSITANIA und die MAURETANIA gewinnen 1907 nacheinander mit rund 26 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit das „Blaue Band“. Die LUSITANIA wird im Mai 1915 von einem deutschen U-Boot versenkt. Die MAURETANIA beherrscht den Nordatlantik bis 1928. Erst dann verliert sie ihren Rekord an die BREMEN des Norddeutschen Lloyd (s. Seite 24). Trotz der Weltwirtschaftskrise nimmt Cunard die neue Herausforderung durch den Norddeutschen Lloyd an und plant noch größere und luxuriösere Liner als die Bremer sie haben: die QUEEN MARY und die QUEEN ELIZABETH. Abermals hilft der Staat mit Steuergeld, aber nur unter der Bedingung, 1935 mit White Star zu fusionieren.

Die MARY hat fast 81 000 BRT und ist von August 1938 bis 1952 das schnellste Passagierschiff der Welt, beliebt bei den Passagieren und eine Goldgrube. Die ELIZABETH ist ab 1940 mit fast 84 000 BRT noch größer, aber nicht schneller. Der Zweite Weltkrieg verzögert ihre zivile Indienststellung bis zum Herbst 1946. Zwar unterhält Cunard eine umfangreiche und einträgliche Frachter-Flotte, doch wie beim Norddeutschen Lloyd und bei der Hapag prägen die großen Liner das Image der Reederei.

In den 1950er-Jahren dominieren die QUEENS den Nordatlantik, ab 1960 aber werden auch sie von den schnellen Düsenflugzeugen zunächst bedrängt und dann verdrängt. Die riesigen QUEENS haben manchmal mehr Besatzungsmitglieder als Fahrgäste an Bord und sorgen nun für tiefrote Zahlen in der Bilanz. 1967 zieht Cunard die QUEEN MARY zurück, ein Jahr später auch die QUEEN ELIZABETH. Als einzige der großen Reedereien stellt Cunard 1969 mit der QUEEN ELIZABETH 2 erneut einen modernen Nordatlantik-Liner in Dienst, der weiterhin Southampton mit New York verbindet. Anders als ihre beiden riesigen Vorgänger eignet sich die QE2 auch für Kreuzfahrten. Sie bleibt mit Erfolg bis Ende 2008 im Dienst und ist heute Hotelschiff in Dubai.

Mit der 2004 in Dienst gestellten QUEEN MARY 2 erhält Cunard den ersten Neubau seit 28 Jahren. Ihr folgen 2007 die QUEEN VICTORIA und 2010 die QUEEN ELIZABETH. Alle drei präsentieren sich im Jubiläumsjahr in den klassischen Farben der Reederei: schwarzer Rumpf mit rot-weißer Wasserlinie, weißen Aufbauten und schwarz-rotem Schornstein. Nur die Cunard Line bietet heute mit der QUEEN MARY 2 noch regelmäßige Nordatlantik-Passagen an. ⚓

DREIERPACK: Das Plakat dokumentiert die Fusion von Cunard mit White Star 1934/35 mit den Linern QUEEN MARY, BERENGARIA und AQUITANIA. Foto: Sammlung Harald Focke



ERSTER ERFOLG: Cunard übernimmt 1884 die OREGON von der Guion Line und mit ihr zugleich das „Blaue Band“. Foto: Sammlung Harald Focke

Schatzsuche im Pazifischen Ozean

„Betongold“ unter Wasser

Schatzsuche in den 1960ern, das war Abenteuer pur. Doch nicht nur Gold, Silber und Porzellan brachten die Schatzjäger an die Wasseroberfläche. Auch einen Tresor aus Beton – dem Taucher Roland Hanewald zweimal begegnete ... Von Roland Hanewald

Wir schrieben das Jahr 1968, und ich hatte das Glück, als Gerätetaucher einer Wracksuchexpedition des Nationalmuseums in Manila zugeteilt zu sein. Genau der richtige Job für den abenteuerlustigen Jüngling, der ich damals war. Einheimische Kompressortaucher, primitivst ausgerüstet, doch bei der Wracksuche effizient wie Spürhunde, hatten mehrere Seemeilen vor der Stadt Bulan in 42 Meter Tiefe ein von den Strömungen annähernd flachgeplättetes Wrack ausgemacht, das die Fachleute flugs einem Schatzschiff zuordneten, nämlich der spanischen Galeone ENCARNACIÓN, die 1649 mit einer millionenschweren Silberladung hier irgendwo ihr Ende gefunden hatte. In deren Trümmern – so glaubten wir – wühlten wir jetzt herum.

Silberschatz im platten Wrack

Die Strömung in der Passage lässt sich nur in den schwärzesten Farben beschreiben. Einen typischen Zwischenfall meldete die Associated Press im Jahre 1935, als der 5300 Tonnen große britische Frachter SILVERHAZEL auf der dortigen Calantas-Untiefe Schiffbruch erlitt: „Von Rettungsfahrzeugen ausgesandte Boote wurden von den Gezeitenwirbeln und der schweren See in der Straße von San Bernardino umhergeworfen und mussten umkehren.“ Dies war der Schauplatz meines ersten professionellen Einsatzes als Gerätetaucher. Anheimelnd.

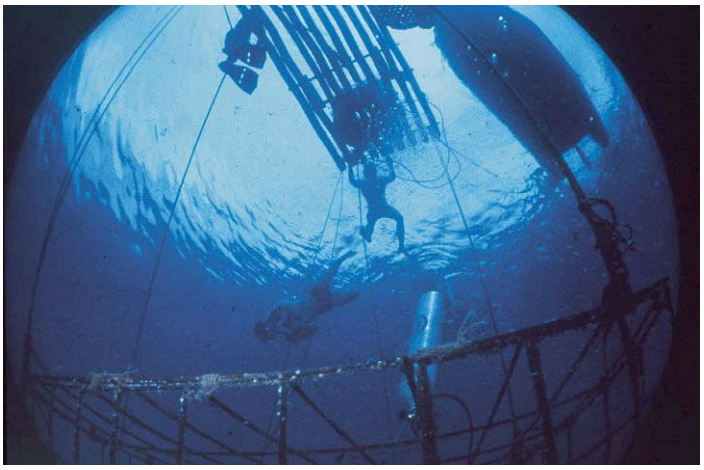
An Land sind die acht Knoten, die mitunter durch das Höllenloch fegen, ein Klacks: runde 14 Kilometer pro Stunde. Unter Wasser ist das eine rasende Geschwindigkeit, die die Luftblasen waagerecht davonträgt, einen entschiedenen Biss auf das Mundstück erfordert und nicht eine einzige unaufmerksame Sekunde zulässt. Die Sicherheitsleinen strammten sich in flachen Winkeln und an ihnen hingen vibrierend wir Wasserwerker. Hinzu kam, dass der alte Minensucher, der uns als Tender diente, immer wieder seine Anker schleifte und in den Turbulenzen ins Treiben geriet, mit uns Tauchern im Schlepp.

Als die Lage – buchstäblich – unhaltbar wurde, ließ der Kommandant vom Bauamt einer nahen Stadt eine permanente Verankerung schaffen: einen Stahlbetonklotz von rund anderthalb Metern im Kubik und mit einem soliden Ring versehen. Dieser Block wurde genau auf das Wrack versenkt und hinfort hatten wir Taucher es etwas leichter. Im Laufe der Zeit gelang es, die Anker des Schiffes zu bergen und diverse andere Objekte, die schließlich bewiesen, dass es sich um ein relativ neuzeitliches Wrack handeln musste. Als sogar eine Namensplatte mit der Inschrift „--verpool 187-“ gefunden wurde, war es aus mit den Schatzträumen. Die Arbeiten wurden abgebrochen und der Zementklotz, zu schwer zum Heben, blieb, wo er war.

Der versunkene „Tresor“

Wir blättern jetzt viele Jahre weiter. Ich saß in Manila mit Dempsey Pagan zusammen, einem Amerikaner, der auf den Philippinen eine Bergungsgesellschaft gegründet hatte

STARKE STRÖMUNG: Dempsey Pagans Wracktaucher bei der Arbeit.



PRIMITIVE BASIS: Ein Bambusfloß sorgte für etwas Stabilität.

und den Archipel nach gesunkenen Schatzschiffen durchforschte. Nach einem ertragreichen Erfolg, dem Fund einer porzellanbeladenen Dschunke, war man 1982 auf ein Wrack in der San Bernardino-Straße aufmerksam geworden und „Demps" hatte eine große Expedition ausgerüstet, um es zu bearbeiten. Als Allererstes stachen den Tauchern die Konturen eines wuchtigen, blockartigen, halb im Sand versunkenen Gegenstandes ins Auge. Erregung breitete sich aus. Man hackte an dem korallen- und algenbewachsenen Klotz herum und geriet an eine zementartige Masse – zweifellos, so kalkulierte man, ein kalzifizierter Überzug auf einem darunterliegenden metallischen Objekt, das die Unterwassersonden zum Ticken brachte und Wertvolles zu enthalten versprach: den Tresor der ENCARNACIÓN!

In aller Stille leitete Pagans Gruppe Bergungsarbeiten ein, um den Schatz zu heben. Oh, mir brauchte er nicht zu erzählen, was die Jungs in der Strömung der Passage alles durchleiden mussten, bis der tonnenschwere Block geborgen war! Nach vielen Tagen härtester Fron wurde er schließlich bei Bulan auf den Strand gezogen. Dort stand schon Kokoy Romualdez, Imelda Marcos' Bruder, der per Hubschrauber eingeschwebt war. Begleitet wurde er von einem bis an die Zähne bewaffneten Kontingent von Soldaten; vorgeblich, um den goldenen Segen zu bewachen, in Wahrheit aber, um dafür zu sorgen, dass der liebe Schwager den Löwenanteil, wenn nicht alles, erhielt. Ferdinand Marcos war nämlich noch am Ruder und wusste, wie sich wenige Jahre später herausstellen sollte, Gold und Silber sehr zu schätzen.

In atemloser Spannung begann man an dem Klotz zu hämmern. Seltsam, er hatte keine Tür. Und je tiefer die Meißel in sein Inneres eindrangen, desto klarer wurde bald, dass das ganze Ding nur aus Zement und ein paar Stangen Baustahl bestand. Kokoy Romualdez bestieg naserümpfend seinen Helikopter und flatterte davon. Demps und seine Taucher griffen sich an die Köpfe. Verflixt und zugenäht! Wie war dieser tausendmal vermaledeite Zementklotz auf das Wrack geraten?

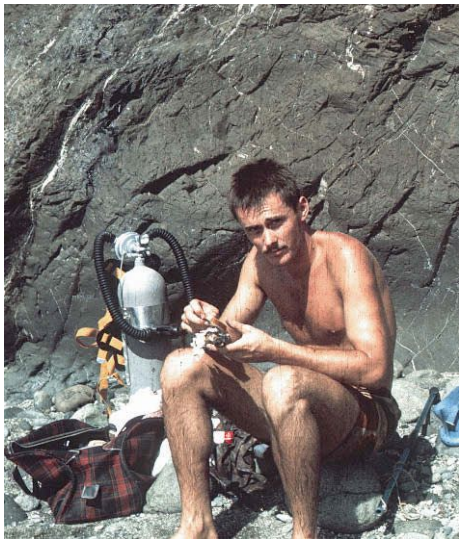
Erst recherchieren, dann tauchen

„Weißt du es?", fragte mich Demps in einem Tonfall, wie wenn man sich etwa nach der Entstehung des Universums erkundigt. „Ja", sagte ich schlicht. „Ich habe ihn dort mit hingepackt." Demps fiel der Unterkiefer hinab. „Du?" Und ich erzählte ihm die ganze Geschichte. Eine Zeit lang ließ sich nicht absehen, ob Demps lachen oder weinen würde. Doch dann explodierte er förmlich vor Gelächter. „Komm", prustete er. „Lass uns einen trinken auf unseren Tresor." Und das taten wir auch. Ausgiebig.

Ich muss dieser Episode hinzufügen, dass Demps sich auf meine Enthüllungen hin unverzüglich mit Dienststellen in England in Verbindung setzte, um mehr über seinen blamablen Fund in Erfahrung zu bringen. Wenig später hatte er es schwarz auf weiß vom Customs House in Liverpool und der Consortium Salvage Ltd., einem privaten Bergungsunternehmen in London: Das „Tresorwrack" war ohne jeglichen Zweifel das der TAURIDA, ein 1874 in Liverpool erbautes Dampfschiff mit zwei Maschinen und 875 BRT, das auf den Philippinen verlorenging.

Zumindest eines der zahllosen Wracks in der San-Bernardino-Straße ist damit identifiziert. Aber das hat ein ganz schönes Stück Arbeit gekostet. Die ENCARNACIÓN wurde übrigens, wie weitere Nachforschungen ergaben, von den Spaniern auf den Strand von Bulan gesetzt und ihre Ladung bis auf das letzte Achterstück geborgen. ⚓

ARTEFAKT: Ein Objekt wird geborgen – stammt es womöglich von der spanischen Schatzflotte? Fotos (5): Roland Hanewald



ABENTEUERLUSTIG: Der Autor im Jahre 1968. Nicht nur das Jahr, auch die Tauchgänge jener Zeit waren „wild".

Ein ehemaliger U-Bootfahrer wurde 100 Jahre alt

Der letzte Überlebende

März 2015: Im Kreis seiner Familie feierte Otto Fricke in Wilhelmshaven seinen 100. Geburtstag. Der letzte Überlebende von U 505. Das einzige U-Boot, das die Amerikaner kaperten. Es ist heute in Chicago zu besichtigen. Von Michael Halama

VETERAN: Otto Fricke kam 1934 zur Kriegsmarine nach Wilhelmshaven. Sein Boot U 505 hat acht Feindfahrten überstanden. Foto: Michael Halama

Von weit über 40 000 U-Boot-Fahrern sind im Zweiten Weltkrieg fast 30 000 ums Leben gekommen. 270 U-Boote kamen von der ersten Feindfahrt nicht zurück. Es gab 431 Totalverluste – verlorene U-Boote ohne einen einzigen Überlebenden. Dazu unzählige zivile Besatzungsmitglieder und Soldaten verschiedenster Nationalitäten als Opfer der U-Boot-Angriffe. Der ganze Wahnsinn des Krieges lässt sich an diesen Zahlen deutlich machen.

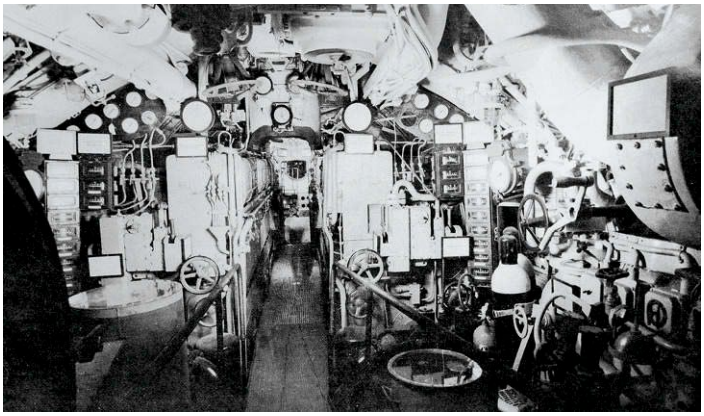
Deshalb grenzt es an ein Wunder, dass Otto Fricke am 17. März 2015 seinen 100. Geburtstag feiern konnte. Acht Feindfahrten hat er als Besatzungsmitglied von U 505 erlebt, vier Angriffe mit zum Teil schwersten Schäden an dem Unterseeboot überlebt. Wie die meisten der über 50 jungen Männer an Bord. „Bei der Indienststellung unseres IX C-Bootes im August 1941 war ich mit meinen 26 Jahren der Zweitälteste nach dem Kommandanten“, erinnert sich der damalige Obermaschinist (Oberbootsmann in der Maschinisten-Laufbahn).

In der Nähe von Goslar geboren, machte Otto Fricke nach der Schulzeit eine Lehre als Maschinenschlosser bei der Reichsbahn in Braunschweig. „Anschließend zog es mich zur Marine. Ich landete bei der Schiffsstamm-Division Nordsee in Wilhelmshaven“, so der Jubilar. Als Dampftechniker fuhr er auf dem Torpedoboot KONDOR, nahm dann auf dem Zerstörer PAUL JACOBI am Angriff auf Norwegen teil. „Dann ging es auf die Schule nach Kiel, zur Ausbildung zum Obermaschinisten. Und da ich U-Boottauglich war, wurde ich eben zu den U-Booten versetzt. Freiwillig hab’ ich mich nicht dafür gemeldet“, erzählt der Jubilar.

Vor die Küste Afrikas

„Von Lorient an der französischen Atlantikküste ging es dann mit U 505 hinaus auf Feindfahrt – vor die westafrikanische Küste oder in die Karibik.“ Bei der vierten Fahrt wurde das Boot südöstlich von Trinidad von einem britischen U-Jagdbomber mit vier Wasserbomben attackiert. Ein Volltreffer verwüstete das Achterdeck. Am Druckkörper, in den Backbord-Tauchzellen und einigen Treibstoffbunkern gab es mehrere Lecks. Der Kommandant wollte das Boot aufgeben. Doch Fricke reparierte mit seinen Kameraden das manövrier- und tauchunfähige U 505 so weit, dass man den Heimweg antreten konnte. „Nach wenigen Tagen konnten wir sogar wieder auf 30 Meter Tiefe gehen.“

Es folgte eine mehrmonatige Werftliegezeit. Dann wieder Schäden durch eine Wasserbombe, Sabotage in der Werft, neue Instandsetzungen. Auf der sechsten Feindfahrt wurde U 505 bei den Azoren von mehreren Zerstörern entdeckt und mit Wasserbomben angegriffen. „Wir wurden ordentlich durchgeschüttelt. Glas splitterte, aber es gab keine ernsthaften Schäden“, berichtet Otto Fricke.



IN DER AKTIVEN ZEIT: Der Dieselmaschinenraum von U 505 – erstes amerikanisches Foto nach der Kaperung. Foto: picture-alliance

HEUTE: Der „Arbeitsplatz" von Otto Fricke heute, im frisch gepönten Museums-Outfit in Chicago. Foto: Ronald Hopp

IN EIGENER HALLE: U 505 mit einer interessanten Ausstellung um sich herum im Museum of Science and Industry in Chicago.
Foto: Ronald Hopp

Doch der zuvor schon auffällige Kommandant war der Situation nicht gewachsen und erschoss sich im Turm.

Dramatische letzte Fahrt

Die achte Fahrt vor Westafrika sollte die letzte für U 505 und seine Besatzung werden. „Wir wurden vom amerikanischen Geleitflugzeugträger GUADALCANAL und vier Zerstörern entdeckt, die uns sofort beschossen." Nach dem Abtauchen beschädigten Wasserbomben das Boot, sodass es schwer beschädigt auftauchen musste. „Sofort wurden wir wieder unter Beschuss genommen. Im Maschinenraum sowie im hinteren Torpedoraum gab es heftige Wassereinbrüche."

Die Besatzung sollte U 505 versenken, doch nachdem der Kommandant und der Erste Wachoffizier verwundet worden waren, versuchten die Matrosen ihr Leben zu retten und sprangen einfach von Bord. „Dabei haben wir durch den Beschuss der Amerikaner noch einen Funker verloren", schildert Otto Fricke die dramatischen Ereignisse von damals. Alle anderen überlebten und kamen in US-Gefangenschaft. „Eineinhalb Jahre haben wir in Texas Baumwolle gepflückt und Holz gefällt. Es war eine gute Zeit." Danach waren es noch eineinhalb Jahre in Schottland, bevor er nach Wilhelmshaven zurückkehrte.

Endstation Chicago

U 505 blieb das einzige deutsche U-Boot, das die Amerikaner aufbrachten. Es liegt heute noch im Museum in Chicago. Otto Fricke arbeitete später als Zivilist bei der Bundesmarine. SCHIFF CLASSIC dankt der Wilhelmshavener Zeitung für die freundliche Abdruckgenehmigung. ⚓

HINTERGRUND Der Ehrgeiz von Captain Gallery

Der Kommandant einer „Hunter Killer-Gruppe", bestehend aus dem Flugzeugträger USS GUADALCANAL und fünf Zerstörern, Captain Daniel V. Gallery, hatte sich zum Ziel gesetzt, nicht nur U-Boote zu versenken, sondern er wollte eines aufbringen. Dazu entwickelte er einen Plan und ließ die notwendigen Manöver immer wieder von seiner gesamten Gruppe üben. Am 4. Juni 1944 war es dann so weit. Nachdem ein Flugzeug des Kampfverbandes U 505 gesichtet und mit Wasserbomben angegriffen hatte, musste alles ganz schnell gehen. Die Zerstörer hatten Befehl, das mit verklemmtem Ruder auf dem Wasser treibende Boot nur mit leichten Maschinenwaffen anzugreifen. Dies verursachte zwar einen Höllenlärm, der die Besatzung zum beschleunigten Verlassen des U-Bootes trieb, beschädigte es aber nicht weiter. Nach sechs Minuten ließ Captain Gallery das Feuer einstellen. Dieser Zeitraum genügte, um die Entermannschaft an das sinkende U-Boot heranzubringen. Die U-Boot-Besatzung war zwischenzeitlich ausgestiegen und wurde bis auf einen Mann, der beim Beschuss ums Leben gekommen war, vollständig gerettet und sofort mit einem Zerstörer außer Sichtweite gebracht. Die Besatzung glaubte bis Kriegsende, dass ihr Boot untergegangen sei. Die Amerikaner waren sich lange Zeit auch nicht sicher, ob sie das Boot, dessen Heck bereits unter Wasser lag, halten würden. Sie schickten daher nur eine kleine Gruppe hinüber, die Geheimsachen sichern und nach Möglichkeit die Ventile wieder schließen sollte. Was letztlich auch gelang. Gesichert wurden eine Enigma-Schlüsselmaschine und neun Seesäcke voller Geheimmaterial.

FERTIG ZUM SCHLEPPEN: Nachdem die Entermannschaft U 505 gesichert hatte, nahm die USS GUADALCANAL, im Hintergrund, das hecklastige U-Boot in den Schlepp. Keine Lösung für den Träger, dem jetzt die Geschwindigkeit zum Starten seiner Flugzeuge fehlte. Foto: picture-alliance

Aus Geheimhaltungsgründen wurden die abgelegenen Bermuda-Inseln als Einlaufhafen bestimmt, 2500 Seemeilen entfernt, auf der anderen Seite des Nordatlantiks. Erst schleppte die USS GUADALCANAL das U-Boot und wurde nach drei Tagen vom herbeigefunkten Schlepper USS ABNAKI abgelöst. Mit seinen Tauchpumpen konnte U 505 gelenzt werden. Nach der längsten Schleppfahrt des Zweiten Weltkriegs erreichte man am 19. Juni 1944 den US-Marinestützpunkt auf den Bermuda-Inseln.

Ronald Hopp

Sebastian Diziol

„Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes.“ Der deutsche Flottenverein 1898–1934

2 Bände, 857 Seiten, 18 Abbildungen, Schaubilder, Organigramme, Solivagus Praeteritum, Kiel 2015

Es ist schon einigermaßen überraschend, dass der weitaus mitgliederstärkste Propagandaverein des Deutschen Kaiserreiches mit zeitweise bis zu 1,5 Millionen Mitgliedern in der historischen Geschichtsforschung bisher eher stiefmütterlich behandelt wurde. Die Dissertationsarbeit von Sebastian Diziol hat diese Lücke nun bravourös geschlossen. Auf der Grundlage zumeist neu gesichteter Akten und Unterlagen beschreibt und analysiert der Autor den DFV nicht nur in seinen verschiedenen Organisationsebenen, zeitlichen Entwicklungen, Höhen und Tiefen und seinem schließlichen Ende. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt eindeutig auf kulturgeschichtlichem Gebiet.

Diziol erweitert den Begriff des aus Strategie und Taktik der Seekriegführung bereits bekannten Begriffs des „Navalismus“ hin zu einem „Denkmuster, das die Übertragung von Ordnungssystemen und Wertvorstellungen aus dem Bereich der Kriegsmarine auf Staat, Politik und Gesellschaft bezeichnet.“ Und so wird die Mitgliedschaft im DFV unversehens zur Mitarbeit an der Entwicklung hin zu einer modernen und zukunftsträchtigen Gesellschaft. Der Schreibfehler eines unbekannten Protokollanten wird so zum Programm. Sein Ansinnen zur Mitarbeit im Flottenverein zu begeistern, wird versehentlich zum Aufruf: „Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes.“ So auch der Titel des hier beschriebenen, zweibändigen Werkes. *EK*

Peter Neumann

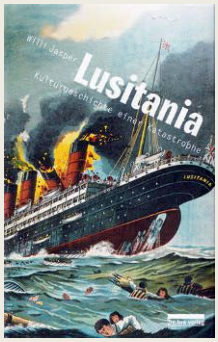
RESPEKT

Der bekannte Hamburger Seefotograf Peter Neumann begleitet die Seenotretter seit 40 Jahren bei ihren sturmreichen Einsätzen und gratuliert mit diesem opulenten und zugleich sehr persönlichen Jubiläumsband der DGzRS zu ihrem 150-jährigen Bestehen. Faszinierende Fotos der Einsatzfahrzeuge auf hoher See, Momentaufnahmen aus dem täglichen Dienst der Rettungsmänner und Fotografien von nachgestellten historischen Szenen machen diesen Titel zu einem bemerkenswerten maritimen Lese-Erlebnis. Eineinhalb Jahrhunderte Rettungsarbeit auf See werden durch bislang zum Teil unveröffentlichtes Bildmaterial lebhaft nachgezeichnet, begleitet von einem erläuternden Text in Englisch und Deutsch. *MM*

192 Seiten, geb./SU, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2015, 39,00 € (3,00 € Spende an die DGzRS)

Willi Jasper

LUSITANIA – Kulturgeschichte einer Katastrophe



208 Seiten, geb./SU, Be.Bra Verlag, Berlin 2015, 19,95 €

Der Autor beschränkt sich nicht darauf, die Versenkung des britischen Passagierdampfers LUSITANIA aus zahlreichen verschiedenen Blickwinkeln zu erzählen. Ihn interessieren Analysen, Deutungen und Schlussfolgerungen. Jasper bewertet die Torpedierung als eine „kaltblütig herbeigeführte Katastrophe“, mit der die Deutschen unter „gnadenloser Inkaufnahme vieler ziviler Opfer“ ihren schlechten Ruf als „Barbaren“ bestätigt hätten. Jaspers These: Schon im Ersten Weltkrieg habe sich ein ideologisch, moralisch und religiös geleiteter missionarischer Kampf „deutscher Kultur“ gegen die „westliche Zivilisation“ entfaltet, der im Zweiten Weltkrieg eskaliert sei. Die Versenkung der LUSITANIA sei bereits für sich allein als „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“ zu sehen. *HF*

Klaus-Peter Kiedel

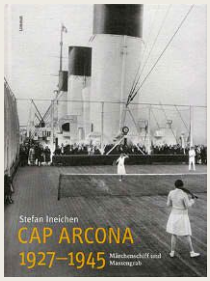
Menschen, Schiffe, Ladungen

96 Seiten, Oceanum Verlag, Wiefelstede 2015, 19,90 €

Aus dem umfangreichen Werk von „Hamburgs Hafenfotograf Nr. 1“ legt der Archivar des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven eine Auswahl vor, die genau dem Untertitel entspricht: Nicht die großen Schiffe stehen im Mittelpunkt, sondern der Alltag im Hamburger Hafen in seiner ganzen Vielfalt mit Kranführern, Winschenmännern und Schauerleuten; mit Docks und Helgen, Stanzern und Schweißern, Barkassen, Dampfschleppern, Schwimmkränen, Schuten und Getreidehebern. Hier sieht man noch Sackkarren im Einsatz, Baumwollballen und Kaffeesäcke auf den Kais und schwere Deckladungen, vom Schnellzugwagen bis zum Elefanten. Sogar die doppelstöckige Köhlbrand-Fähre von 1912 und der Raddampfer PHÖNIX der HADAG sind hier noch in Fahrt. Vorab informiert Kiedel knapp und kundig über den Fotografen, seine Arbeitsweise und Besonderheiten. Sein Buch zeigt keine Idylle, sondern Arbeit pur. *HF*

Stefan Ineichen

Cap Arcona 1927–1945

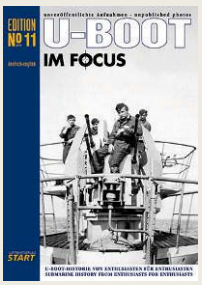


240 Seiten, geb./SU, Limmat Verlag, Zürich 2015, 34,80 €

Anders als in Großbritannien interessieren sich bei uns deutlich weniger Leser für maritime Themen, sodass Buchveröffentlichungen seltener werden. Autoren und Verlage meiden Schiffsbiografien, und wenn sie doch erscheinen, sind sie kulturgeschichtlich angelegt. Diesen Ansatz verfolgt auch Stefan Ineichen. Der Schweizer Ökologe sieht die CAP ARCONA der Hamburg Süd von 1927 als „Märchenschiff und Massengrab" und versteht sie als „Symbol für Deutschlands Wiedererstarken und Untergang". Den Anspruch des Verlages, erstmals die ganze Geschichte des Schiffes zu erzählen, löst der Autor nicht ein. Planung und Baugeschichte fehlen, er unternimmt aber immerhin einen Schiffsrundgang. In sieben Episoden berichtet Ineichen über Begegnungen mit dem Zeppelin auf dem Südatlantik, die reichen Südamerikaner und ihre tropischen Bordfeste, die Saisonarbeiter und die jüdischen Flüchtlinge auf dem Weg nach Argentinien und Brasilien, die CAP ARCONA als Drehort des NS-TITANIC-Films, die Evakuierungsfahrten in den Westen und die Tragödie der KZ-Häftlinge in der Neustädter Bucht. Manchmal bietet er aufschlussreiche Hintergründe und beachtenswerte Zusammenhänge, zu oft aber schweift er unmotiviert weit ab. Nicht jede der vielen aneinandergereihten Nebensächlichkeiten und nicht jede Person hätte in ein Werk gehört, das uns die Besonderheiten und die historischen Verwicklungen der CAP ARCONA, ihrer Reederei, ihrer Besatzung und ihrer Passagiere in den spannenden Jahren von 1927 und 1945 nahebringen sollte. Das viel zu teure Buch ist illustriert mit zeitgenössischen, schwarz-weißen Ansichtskarten der CAP ARCONA, vieler anderer Schiffe und einiger Hafenstädte. Ein ansehnliches Quellenverzeichnis und die umfassenden Anmerkungen zeigen, aus wie vielen Perspektiven sich der Autor seinem Thema genähert hat. Sein Buch ist aber dennoch eher merkwürdig als bemerkenswert. *HF*

U-Boot im Focus, Heft Nr. 11

Jagd nach seltenen U-Boot-Fotos



56 Seiten, 59 Abbildungen, Luftfahrtverlag START 2015, 15,80 €

Seit einigen Jahren erscheint ein Magazin, das eine wahre Schatzgrube für U-Boot-Interessierte ist. Dem Herausgeber Axel Urbanke gelingt es immer wieder, bisher unbekannte Fotos und Informationen zur Geschichte der deutschen U-Boote 1935–1945 aufzutreiben. Dabei kann er auf die Unterstützung eines Netzwerkes von Experten und Lesern zählen. Die gut recherchierten, ausführlichen Bildunterschriften machen auf besondere Details aufmerksam. Gelungen sind auch die ausgezeichneten Farbgrafiken.
Im aktuellen Heft Nr. 11 wird eine wahre Rarität präsentiert: Fotos von U 438, dem Haifischmaul-Boot. Den Bug zieren die Augen und zwei lange Zahnreihen eines aufgerissenen Haimauls. Fotos von der Besatzung und ein humorvoll bebilderter Eintrag im Gästebuch der 5. U-Flottille in Kiel runden den spannenden Beitrag über die Geschichte dieses Bootes ab. Ein weiteres Highlight sind Farbfotos aus dem Jahr 1957. Sie zeigen das gerade gehobene Wrack von U 64, das 1940 vor Anker liegend in Narvik versenkt wurde. Ob ein U-Boot-Tarnanstrich von 1939, vergessene Embleme oder Ölzeug mit Funktionsbeschriftung – alle Artikel zeugen von Expertenwissen und Quellenkenntnis. Sie sind reich bebildert und gut lesbar. *KO*

LESELISTE

Diese Aufstellung enthält in Fortsetzung Studien, Sammelbände sowie Sach- und Handbücher, deren Lektüre ein besseres Verständnis maritimer Aspekte der Außen- und Sicherheitspolitik sowie der neueren deutschen Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen zum Ergebnis hat. Die Anzahl der bis zu drei Sterne symbolisiert den „Schwierigkeitsgrad" der Werke.
Sie sind mit der Auswahl nicht einverstanden, möchten Feedback geben oder ein weiteres Werk vorschlagen? Gerne!
E-Mail: redaktion@schiff-classic.de

Braun, Dieter Franz:
Erinnerungen an die Marine 1956–1996.
Autobiografie, 468 Seiten,
Berlin 2012

Ders.:
Bolzen und Kinken.
Anekdotensammlung, 94 Seiten,
Herford 1993

Flankierend zur gerade in SCHIFF CLASSIC gestarteten Serie über die deutsche Marine seit 1956 sei hier gleich auf zwei Bücher hingewiesen, die Zeitgeschichte jeweils im Gewande von persönlich Erlebtem darbieten: Der im vergangenen Jahr verstorbene frühere Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Dieter Franz (‚Blue') Braun, hat der maritimen Nachwelt zwei Bücher ganz eigener und durchaus verschiedener Provenienz hinterlassen. Da ist zunächst eine der wenigen Autobiografien, die es von hohen Offizieren der Bundeswehr überhaupt gibt und die anhand des eigenen Werdeganges die Entwicklung der Marine und der Bundeswehr ab 1956 als „erlebte Geschichte" erzählt – vom Kalten Krieg bis zu den Einsätzen der Bundeswehr, souverän formuliert und kommentiert. Brauns Autobiografie ist daher gleichsam literarisches Pendant zu einer – Eberhard Kliem hat dies neulich hier vermerkt – noch ausstehenden historischen Gesamtdarstellung dieser Marine. Und deren „Geist", den Braun in seinen Erinnerungen freilegt, hatte er mit anderen literarischen Mitteln auch schon einige Jahre zuvor eingefangen, als er mit „Bolzen und Kinken", einer Sammlung humoriger Begebenheiten aus dem Marinealltag, Peter Ernst Eiffes legendären „Splissen und Knoten" aus der Zeit der Kaiserlichen Marine eine geradezu kongeniale Version aus „seiner Marine" zur Seite stellte. *Frank Ganseuer*

Vom Holz zum Beton: Blücherbrücke in Kiel

U 25 der Deutschen Kriegsmarine, ein U-Boot des Typs I A, das im Jahr 1936 an der hölzernen Blücher-Brücke in Kiel lag, war hier nur wenige Wochen stationiert, bevor es als Teil der U-Flottille Saltzwedel nach Wilhelmshaven verlegt wurde. Das Segelschulschiff GORCH FOCK der Deutschen (Bundes-)Marine brachte es dagegen auf über 30 Jahre, die es dort beheimatet war. Mit seinem Umzug in den benachbarten Tirpitzhafen 1994 endete die über hundertjährige militärische Geschichte der zwischenzeitlich aus Beton neu entstandenen Brücke. Als Basis für Traditionssegler ist sie jedoch erhalten geblieben. Sie dient mittlerweile einem privaten Unternehmen als Stützpunkt für seine unter niederländischer Flagge fahrende Segelflotte, zu der die Barkentine PEDRO DONCKER und der Schoner HENDRIKA BARTELDS gehören.

Text und Foto: Detlef Ollesch

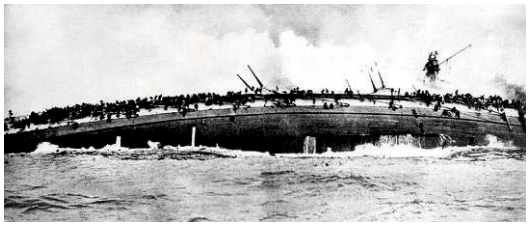
Blücher-Brücke
Hendrika Bartelds

Zerstörer D186 „Mölders“

1969: Die Bundesmarine stellt den Lenkwaffenzerstörer „Mölders“ in Dienst. Wir berichten über die aufregende Einsatzgeschichte des Kampfschiffs – die 1987 fast in einer Katastrophe geendet hätte.

Das Seegefecht auf der Doggerbank

1915: Beim ersten größeren Schlagabtausch der kaiserlichen Hochseeflotte mit der Grand Fleet der Royal Navy geht der Große Kreuzer SMS BLÜCHER verloren und weitere Große Kreuzer stecken reichlich Treffer ein. Im Admiralstab beginnt daraufhin das Köpferollen und Stühlerücken. Wie war dieses Desaster möglich?

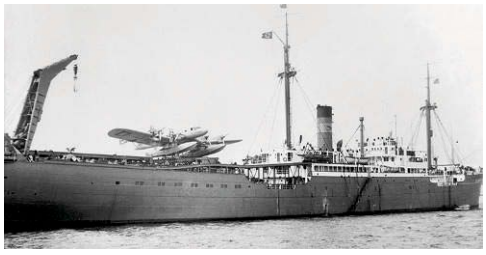


Luxusreise nach Yokohama

1954: Mit sechs schönen, aber teuren Fracht- und Passagierschiffen kehren Hapag und Norddeutscher Lloyd auf die lange Ostasienroute zurück. Doch war das im beginnenden Zeitalter düsengetriebener Passagierflugzeuge noch zeitgemäß?

Katapultschiffe im Südatlantik

1934: Kein Flugboot schaffte es in einem Rutsch über den Atlantik, zumindest nicht mit Nutzlast an Bord. Als Zwischenstation fungierten Katapultschiffe auf hoher See. Dort zu landen und wieder auf die Strecke geschickt zu werden war alles andere als einfach.



Außerdem im nächsten Heft:

1984: Wie der **Raddampfer DRESDEN** eine Kopie im nordkoreanischen Pjöngjang bekam. 1932: Ein U-Boot als Flugzeugmutterschiff. Das Schicksal des **englischen U-Boot Kreuzers M-2**. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama Maritim, Schiff & Zeit, Maritime Technik, und Landgang.**

Die nächste Ausgabe von SCHIFFClassic erscheint am 7. September 2015.

Fotos: picture alliance, Sammlung Harald Focke, ullsteinbild (2)

Nr. 9 | 3/2015 | Juli, August, September | 3. Jahrgang

SCHIFFClassic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 85 | 43. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich
Redaktionsbeauftragter der DGSM Harald Focke

Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 25 vom 1.1.2015.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München
www.geramond.de

GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Herstellungsleitung Olaf Wendenburg

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte | **FLUGMODELL** | **LOK MAGAZIN**
AUTO CLASSIC | **ELEKTROMODELL** | **BAHN EXTRA**
TRAKTOR CLASSIC | **SCHIFFSMODELL** | **STRASSENBAHN MAGAZIN**
TRAKTOR XL

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2015 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Rudolf Gruber, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF CLASSIC veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Kleine Schiffe, großartige Modelle

JEDEN MONAT NEU AM **KIOSK!**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© yarchyk - Fotolia.com

Online blättern oder Abo mit Prämie bestellen unter:
www.schiffsmodell-magazin.de/abo

RESPEKT VOR 150 JAHREN DGZRS

Pro Exemplar spenden Sie 3,– € an die DGzRS!

Das Buch zum Jubiläum

Peter Neumann:

Respekt

150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Im Mai 2015 wurde die DGzRS 150 Jahre alt. Peter Neumann, einer der bedeutendsten Seefotografen Europas und besonderer Kenner der DGzRS, liefert mit diesem Band eine Hommage an die Seenotretter. Mit atemberaubenden Fotos aus dem Einsatz der Retter in schwerer See und einem historischen Abriss würdigt er anderthalb Jahrhunderte Rettungsarbeit: »Rausfahren, wenn andere reinkommen.«

192 Seiten | 28 x 28 cm | zahlr. Farb-Abb.
geb. mit Schutzumschlag
€ (D) 39,00 | € (A) 40,10 | SFr 54,60
ISBN 978-3-7822-1203-8

Koehler
www.koehler-books.de
Ballindamm 17 Tel.: 040/70 70 80-323
20095 Hamburg Fax: 040/70 70 80-324
vertrieb@koehler-books.de